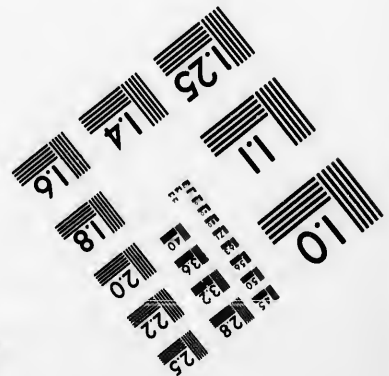
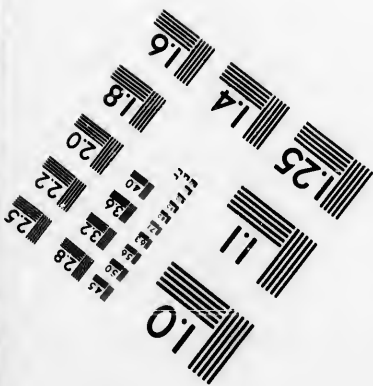
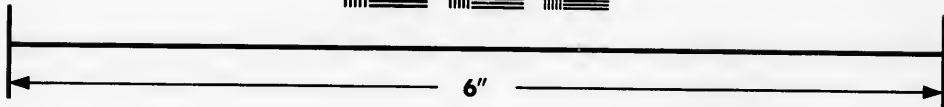
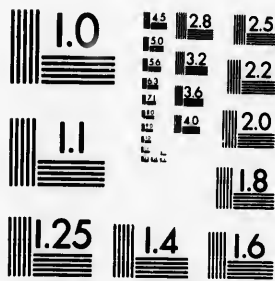


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

**CIHM  
Microfiche  
Series  
(Monographs)**

**ICMH  
Collection de  
microfiches  
(monographies)**



**Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques**

**© 1993**

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured covers/  
Couverture de couleur
- Covers damaged/  
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated/  
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing/  
Le titre de couverture manque
- Coloured maps/  
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black)/  
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations/  
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material/  
Relié avec d'autres documents
- Tight binding may cause shadows or distortion  
along interior margin/  
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la  
distorsion le long de la marge intérieure
- Blank leaves added during restoration may appear  
within the text. Whenever possible, these have  
been omitted from filming/  
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées  
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,  
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont  
pas été filmées.

- Coloured pages/  
Pages de couleur
- Pages damaged/  
Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated/  
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed/  
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached/  
Pages détachées
- Showthrough/  
Transparence
- Quality of print varies/  
Qualité inégale de l'impression
- Continuous pagination/  
Pagination continue
- Includes index(es)/  
Comprend un (des) index

Title on header taken from:/  
Le titre de l'en-tête provient:

- Title page of issue/  
Page de titre de la livraison
- Caption of issue/  
Titre de départ de la livraison
- Masthead/  
Générique (périodiques) de la livraison

- Additional comments: /  
Commentaires supplémentaires:

This item is filmed at the reduction ratio checked below/  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

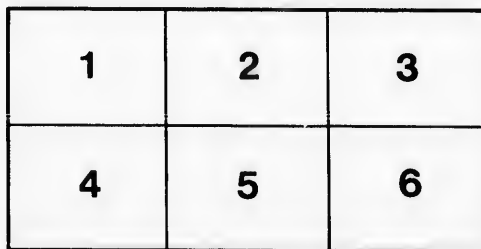
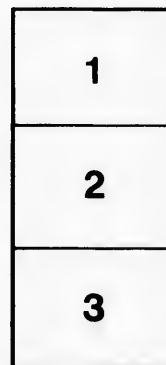
National Library of Canada

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol  $\rightarrow$  (meaning "CONTINUED"), or the symbol  $\nabla$  (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Bibliothèque nationale du Canada

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole  $\rightarrow$  signifie "A SUIVRE", le symbole  $\nabla$  signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY



National Library  
of Canada

Bibliothèque nationale  
du Canada

L'E

SYST

SY

IMP

NAT. DE D'UN  
CASA  
GAGNON

710 CAN 2426

\$ 100.

# LETTRES

DE

## L'HONORABLE P. FORTIN, M.P.

SUR LE

### SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE ET LE SERVICE DES SIGNAUX DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT

SUR LE

### SERVICE DES SIGNAUX DES ETATS-UNIS

ET SUR LE

### SYSTEME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NORVÈGE



OTTAWA

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET C<sup>ie</sup>, RUE WELLINGTON

1882

TK 5126

FG 72

1880

A+1

SUR

(No.

M  
portar  
rablen  
à trav  
d'Euro  
G

pense  
près d  
les gla  
de glac  
L

le publ  
de la p  
manqu  
cette ic  
de tout  
tion de

Er  
tème c  
rappor

Bi  
demanc  
\$20,000  
\$15,000  
pétuelle  
faire for  
ticosti.

Ma  
qu'elle

L'a  
5 pour c  
somme  
ment à  
service c  
dont les  
terre, so

Je s  
bout de  
aide à la

• Voir  
1-



## LETTRES DE L'HON. P. FORTIN, M.P.

SUR LE SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE ET LE SERVICE DES SIGNAUX DANS  
LE GOLFE SAINT-LAURENT ; SUR LE SERVICE DES SIGNAUX DES  
ÉTATS-UNIS, ET SUR LE SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOR-  
VÈGE.

### LE SYSTÈME DU GOLFE.

(No. 19,591.)

OTTAWA, 28 novembre 1881.

MONSIEUR, — Dans la première semaine du mois de mai 1875, six grands steamers, portant au-delà de mille personnes, outre de riches cargaisons, étaient considérablement retardés, quelques-uns d'entre eux de plusieurs semaines, dans leur course à travers le golfe Saint-Laurent. C'était l'avant-garde de la flotte des steamers, venant d'Europe, qui visitent tous les ans nos ports de Québec et de Montréal.

Grande anxiété partout, en Canada, aux États-Unis, en Europe, comme on le pense bien. Et aucune voie de communication quelconque avec les côtes ou les îles près desquelles ces vaisseaux pouvaient se trouver. Avaient-ils été jetés à la côte par les glaces ? On bien étaient-ils simplement retenus par une barrière infranchissable de glaces, à l'entrée du golfe ? Nul ne le savait ; nul ne pouvait le savoir !

L'idée d'un système de télégraphe sur les côtes et les îles du golfe fut lancée dans le public, à la suite de la commotion produite dans les cercles maritimes par la crainte de la perte de ces vaisseaux. Je dois ajouter que l'on acquit alors la conviction qu'il manquait un auxiliaire puissant à la navigation du Saint-Laurent. La presse accueillit cette idée avec faveur, et l'on peut dire que les armateurs et les marins l'appuyèrent de toutes leurs forces, car ils y virent un nouveau moyen de développer la navigation de cette magnifique voie d'eau.\*

En 1876, un comité de la Chambre des Communes, après avoir étudié le système de télégraphe recommandé, ses avantages et son coût probables, fit un rapport tout à fait favorable à son établissement.

Bientôt le gouvernement prit l'affaire en mains, car l'opinion publique le lui demandait, et, en 1879, il fut voté par le parlement une somme de \$35,000, dont \$20,000 pour une ligne de télégraphe côtier entre Halifax et Canso ; quant aux \$15,000 restant de cette somme, elle devait constituer une subvention annuelle et perpétuelle offerte aux capitalistes pour engager quelques-uns d'entre eux à ériger et à faire fonctionner les systèmes télégraphiques des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti.

Mais l'essai ne réussit pas, parce que l'entreprise paraissait aventureuse, bien qu'elle ne le fût pas en réalité.

L'année suivante, 1880, \$10,000 de la subvention de \$15,000 furent capitalisées à 5 pour cent, ce qui donna (\$200,000) deux cent mille piastres, et une fois cette somme votée par le parlement, le département des travaux publics se mit sérieusement à l'œuvre. Un service spécial fut organisé dans ce département, appelé le service des télégraphes et des signaux, et on en confia la charge à M. F. N. Gisborne, dont les connaissances et l'habileté pour tout ce qui regarde les télégraphes, soit de terre, soit de mer, sont bien connus.

Je suis revenu sur ces faits, dans ma lettre, afin de faire voir que ce n'est qu'au bout de cinq ans de travail et d'étude que l'idée des télégraphes côtiers pour venir en aide à la navigation dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent put être mise à exécution.

\* Voir lettre, page 19.

Depuis, les travaux de construction des lignes de terre, ainsi que les opérations de l'immersion des câbles électriques, ont marché avec assez de rapidité. Ces travaux ont été bien exécutés, et avec économie; les matériaux employés sont tous de première qualité, et enfin les systèmes des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti, estimés à (\$200,000) deux cent mille piastres, n'ont coûté en réalité que (\$180,000) cent quatre-vingt mille piastres. Et avec la balance l'on a érigé des lignes télégraphiques côtières fort utiles dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, entre autres, le système télégraphique de l'île du Grand-Manan.

Je donne plus bas un état que je dois à l'obligeance de M. Gisborne, indiquant les systèmes et le nombre de milles de télégraphe sur terre en opération, ainsi que le nombre de milles de câbles électriques immergés.

## I.

## SYSTÈME DES ÎLES DE LA MADELEINE ET DU CAP-BRETON.

Ce système se compose comme suit :

- 83 $\frac{1}{2}$  milles de lignes télégraphiques sur les îles de la Madeleine.
  - 54 $\frac{1}{2}$  milles de câbles électriques entre les îles de la Madeleine et le Cap-Breton,
  - et 113 $\frac{1}{2}$  milles de ligne télégraphiques entre Meat Cove et Sydney, auxquels il faut ajouter 13 milles pour la ligne de Baddeck, en tout 126 $\frac{1}{2}$  milles.
- Il y a (9) neuf stations en opération sur les îles de la Madeleine et 12 sur les lignes du Cap-Breton.

## II.

## SYSTÈME DE L'ÎLE D'ANTICOSTI.

Ce système se compose comme suit :

- Ligne du Bassin de Gaspé à l'Anse à Fougère, 28 milles.
  - Câble électrique entre l'Anse à Fougère et l'île d'Anticosti, 44 milles.
  - Ligne sur l'île d'Anticosti, 213 $\frac{1}{2}$  milles.
- Il y a maintenant (7) sept stations de télégraphe, dont quatre sont aussi des stations de signaux, en pleine opération sur l'île d'Anticosti.

## III.

## SYSTÈME DE LA CÔTE NORD DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-LAURENT.

Il se compose comme suit :

- Une ligne entre la Baie Saint-Paul et Chicoutimi : c'est une ligne latérale pour la navigation du Saguenay, longue de 92 milles, avec six stations en opération.
  - La ligne principale part de la Malbaie (*Murray Bay*). Commencée l'année dernière, elle a atteint, cet automne, le village de Mille-Vaches.
  - Un câble de un mille de longueur a été immergé à travers le Saguenay.
  - Ligne de la Malbaie à Mille-Vaches, 85 milles.
- Il y a (8) huit stations en opération.

## IV.

## SYSTÈME DU TÉLÉGRAPHE CÔTIER D'HALIFAX À CANSO, N.-E.

Ce système se compose d'une ligne érigée le long de la côte et qui plus tard sera mise en communication, au moyen de sémaphores, avec les phares construits sur les îles qui bordent cette côte.

Longueur, 210 milles.

Il y a dix-sept (17) stations en opération.

## V.

## SYSTÈME DE L'ILE DU GRAND-MANAN.

Ce système se compose d'une ligne qui traverse cette île dans le sens le plus large : longueur, 28 $\frac{1}{2}$  milles, avec un câble de 9 $\frac{1}{10}$  de longueur qui relie cette île à la terre ferme, vis-à-vis Campo-Bello.

Il y a six (6) stations en opération.

Ce qui fait pour la province de Québec :

502 $\frac{1}{2}$  milles de lignes sur terre,

74 milles de câble électrique.

Pour la province de la Nouvelle-Ecosse :

364 $\frac{1}{2}$  milles lignes sur terre,

36 milles de câble électrique.

Pour la province du Nouveau-Brunswick :

284 milles de lignes sur terre,

9 $\frac{1}{10}$  milles de câble électrique.

Total.—Lignes de télégraphe sur terre, 895 $\frac{1}{2}$  milles.

Câbles électriques sous-marins, 119 "

Nombre total de stations, (65) soixante-cinq.

## GOLFE SAINT-LAURENT.

## LIGNES PROJÉTÉES.

Les systèmes télégraphiques des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti étant terminés et en plein fonctionnement, il faut tourner nos regards du côté de la ligne de la côte nord.

Dans les commencements, on ne pensait pas pouvoir se rendre jusqu'au détroit de Belle-Isle, à cause de difficultés sérieuses que l'on appréhendait dans l'exécution d'une semblable entreprise, sur certains points de cette côte. Mais en 1878, après de nouvelles études, l'idée d'aller jusqu'à la baie de Forteau, dans le détroit de Belle-Isle, fut énoncée, et la presse, comme le public, lui fit un bon accueil.

Plus on étudie cette question, plus on reconnaît que, depuis que toute la marine à vapeur et un bon nombre de vaisseaux à voiles ont adopté le détroit de Belle-Isle comme la route la plus directe et la plus courte, pour se rendre de la mer Atlantique aux ports de Québec et de Montréal, il faut leur fournir des facilités sous forme de communications télégraphiques avec les côtes et les havres et rades qui bordent ce district.

En effet, à l'heure qu'il est encore, ces côtes à peine habitées, stériles et qui n'offrent aucune autre ressource que la pêche, sont tout à fait sans communications, soit par service postal, soit par voie télégraphique, avec le centre du pays, et si un accident arrive à un navire dans ces parages, il n'existe aucun moyen de faire connaître promptement sa position dangereuse et de lui faire porter à temps les secours nécessaires.

Le commerce demande donc avec instance l'extension de la ligne télégraphique de la côte nord jusqu'à la baie de Forteau, ou plutôt la Pointe Amour, (qui gît à l'est de cette baie et où il y a un phare et un sifflet d'alarme,) pour les besoins de la grande navigation. Mais nous gagnerons encore plus que cela par l'érection de cette ligne, car, lorsqu'il y aura une station télégraphique au phare de la Pointe Amour, qui se trouvera ainsi en communication constante avec le Canada, les Etats-Unis, le monde entier, pour ainsi dire, il sera possible de mettre à terre dans la baie de Forteau, qui est d'un accès facile en tout temps, pendant la saison de la navigation, des dépêches, une liste des passagers, des messages privés, etc., etc., après cinq jours de traversée seulement de *Douville, Irlande*.

Cette route serait donc la plus rapide d'Europe ou d'Amérique pour la transmission des nouvelles par steamers ! Et sous ce rapport elle donnerait une supériorité incontestable au Canada. Ce serait, à certains égards, la réalisation du voyage tant désiré de *cinq jours entre l'Europe et l'Amérique*.

En effet, le voyage de mer n'existe en réalité que quand on est entre le ciel et l'eau. Le chemin du monde pour ainsi dire, et tout à fait dans l'impossibilité de communiquer avec la terre : c'est le voyage océanique entre Moville et Forteau.

Mais une fois arrivé à ce port, l'on se trouverait de nouveau en communication avec le monde entier par la voie télégraphique.

Bien plus, de Forteau à Québec on trouverait, sur sa route, d'autres moyens de communication, c'est-à-dire : 1° les stations de télégraphe et de signaux de l'île d'Anticosti, au nombre de neuf; 2° celle de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, de Gaspé à Québec, au nombre de dix, en tout dix-neuf.

Il me semble que c'est là une œuvre nationale qui fait partie du système des télégraphes côtiers, et doit être mise en opération aussitôt que possible, si l'on veut marcher de front avec nos voisins et leur faire la concurrence avec succès dans l'affaire importante des transports entre l'Europe et l'Amérique, et *vice versa*.

Mais je n'envisage là ce projet que sous un de ses aspects. Voyez quels services utiles et profitables cette ligne télégraphique rendrait aux pêches si étendues et si bien connues du Labrador, et aux vaisseaux qui se trouveraient en détresse sur ces côtes lointaines et isolées!

#### LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE DE LA CÔTE NORD CONSIDÉRÉE COMME AUXILIAIRE DES PÊCHERIES.

Le gouvernement a été et est encore, je crois, en négociation avec la compagnie de Montréal, pour l'extension de cette ligne, dès le printemps prochain, de Mille-Vaches à la Pointe des Monts.

De plus, comme il n'y a pas (ou très-peu) de pêches maritimes dans ces endroits, les observations que je vais faire sur les pêches du Labrador ne s'appliqueront qu'à la côte qui s'étend depuis la Pointe des Monts jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons, la frontière de l'est du Canada; et Forteau n'est qu'à (12) douze milles plus à l'est que l'anse aux Blancs-Sablons. Et je diviserai cette côte en deux parties :

La première s'étend de la Pointe des Monts à la Pointe aux Esquimaux. Ce dernier endroit est un village incorporé de plus de quinze cents âmes, habité par des pêcheurs. Étendue de côtes, 110 milles géographiques.

Nombre de havres et de postes de pêche.....	25
"    goëlettes de pêche.....	44
"    bateaux de pêche.....	445
"    d'hommes employés aux pêcheries.....	2,113

La deuxième partie s'étend depuis la Pointe aux Esquimaux jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons, puis jusqu'à la baie de Forteau. Étendue de côtes en milles géographiques, 290.

Nombre de havres et de postes de pêche.....	25
"    goëlettes de pêche.....	22
"    bateaux de pêche.....	298
"    d'hommes employés aux pêcheries.....	820

Valeur des produits des différentes pêches de cette côte en 1880 : (\$1,401,288.95) un million quatre cent un mille deux cent quatre-vingt-huit piastres et quatre-vingt quinze centimes.

Je cite les extraits suivants du rapport du chef de l'expédition de la protection des pêcheries, dans le golfe Saint-Laurent, le Dr Wakeham, année 1880.

A l'article "Pêche de la morue sur la côte nord," page 75 du dit rapport, le docteur s'exprime ainsi :

" Cette pêche de la morue a été extraordinairement abondante. Quand elle commença la saison était très avancée, mais il ne paraissait pas y avoir de limites à la quantité de morue.

" Les établissements de salaison pouvaient à peine suffire, et parfois même le sel a manqué.

" Si nous avions eu des communications télégraphiques avec la côte du nord, comme j'espère que nous en aurons avant longtemps, beaucoup de nos pêcheurs de

“ la côte sud auraient abandonné leurs pêches sur cette côte et auraient traversé avec leurs ustensiles de pêche sur la côte nord, où la pêche était si abondante.

“ Il devait y avoir au moins (500) cinq cents goëlettes qui ont pêché la morue au large dans les divisions de Saint-Augustin et de Bonne-Espérance.”

Le Dr Wakeham estime à (175,000) cent soixante et quinze mille quintaux la quantité de morue prise par ces goëlettes, dont le plus grand nombre venait des provinces maritimes.

Ainsi, l'on voit que le Dr Wakeham n'hésite pas à affirmer qu'avec le télégraphe sur la côte nord les pêcheurs de la côte sud, qui, pendant des mois entiers, n'ont presque rien pris, auraient pu être appelés par le fil télégraphique à venir sur la côte nord, éloignée seulement d'une journée de marche, pour y moissonner, à pleines mains, dans ce vaste champ que la Providence ensemence elle-même, sans le secours de l'homme, ces récoltes riches et variées, sous forme de morue, de hareng et de plusieurs espèces de petits poissons, (servant de nourriture au premier,) qui fournissent une substance alimentaire si saine et en même temps si facile à transporter dans les pays éloignés.

Mais ce n'est pas tout.

Sur la partie orientale de cette côte, c'est-à-dire depuis la Pointe aux Esquimaux jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons, les pêcheurs en goëlette vont de havre en havre, de poste en poste, à la recherche de la morue et du hareng, mais ils y vont à l'aventure pour ainsi dire, et quand ils sont dans un havre, ils ne savent pas ce qui se passe sur le reste de la côte. Ils vont, comme on dit, à l'estimé.

Quelquefois ils réussissent, mais n'ai-je pas vu souvent, pendant les seize années que j'ai été à la tête du service de la protection des pêcheries dans le golfe St.-Laurent, des vingt-cinq, des cinquante goëlettes passer une quinzaine de jours dans des havres où elles attendaient la venue de la morue ou du hareng? Mais les bancs de poisson attérisaient ailleurs, et tandis que dans les havres voisins il se faisait des pêches fructueuses, elles attendaient toujours, elles couraient leur chance, ne sachant pas, ne pouvant pas savoir ce qui se passait sur la côte à droite et à gauche; et les pauvres équipages de ces bâtiments se consumaient de tristesse et d'ennui, dans cette oisiveté forcée qui détruisait leurs plus belles espérances.

Mais le télégraphe changerait complètement la face des choses dans ces parages, puisque, tous les jours, les pêcheurs soit résidant sur la côte, soit appartenant aux goëlettes qui s'y rendent tous les ans pour la pêche, sauraient sur quelles parties de cette côte, près de quel havre abondent les bancs de poisson, et où la bonette a atterri.

Enfin ils suivraient le poisson à la piste, pour ainsi dire, comme le chasseur suit le gibier sur terre.

J'ajouterai que, pour tous ceux qui connaissent bien la côte nord ou du Labrador, l'utilité, je devrais dire la nécessité d'une ligne télégraphique sur cette côte est parfaitement démontrée.

Maintenant, quant à l'exécution de cette ligne, je laisse cela aux hommes de l'art, qui décideront si l'on peut aller ou non jusqu'à Forteau par des lignes érigées sur terre le long de la côte.

Pourtant il faut dire que de la Pointe aux Esquimaux à Forteau il se présentera de nombreuses et sérieuses difficultés à l'exécution de ce genre de lignes, à cause des îles et rochers qui bordent cette côte. En certains endroits les îles s'étendent jusqu'à (12) douze milles de terre; or, les stations de télégraphe et de signaux ne peuvent être utiles qu'autant qu'elles seront situées sur ces îles du large où se trouvent les havres qui sont utilisés pour les pêcheries.

Depuis quelques années on a amélioré considérablement les câbles électriques sous-marins et on en a beaucoup diminué le coût, de sorte que l'on pourrait se servir de lignes sous-marines sur une grande partie du parcours de ce système télégraphique.

De la Pointe des Monts à la Pointe aux Esquimaux il ne peut y avoir aucune difficulté sérieuse qui s'oppose à l'exécution d'une ligne sur terre—et tout le long de la côte; ce qui permettra d'avoir des stations de télégraphe et de signaux à tous les havres et à tous les postes de pêche importants.

est entre le ciel et  
possibilité de communi-  
Forteau.  
en communication

d'autres moyens de  
de signaux de l'île  
de Saint-Laurent, de

du système des télé-  
si l'on veut marcher  
dans l'affaire impor-

yez quels services  
si étendus et si  
détresse sur ces

EXILIAIRE DES

avec la compagnie  
de Mille-Vaches

ans ces endroits,  
liquieront qu'à la  
Blancs-Sablons, la  
plus à l'est que

aux. Ce dernier  
des pêcheurs.

25

44

445

2,113

à l'anse aux  
milles géogra-

25

22

298

820

1,401,288.95)

s et quatre.

la protection

port, le doc-

Quand elle  
de limites

même le sel

du nord,  
pêcheurs de

De la Pointe aux Esquimaux à Forteau, si l'on a recours à des lignes électriques sous marines, comme il est probable qu'il faudra le faire, ces câbles sous-marins pourront être immergés le long de la côte, en beaucoup d'endroits en dedans des îles et des rochers du large, et ils partiront d'un havre ou d'une place de pêche importante pour attérir à un autre havre ou une autre place de pêche.

Voici, d'après les études que j'ai faites, les renseignements que je me suis procurés et ce que j'ai appris pendant seize ans de croisière sur cette côte, dans les havres et les places de pêche où ces câbles sous-marins devraient attérir et où par conséquent il y aurait des stations de télégraphie et de signaux.

1. Pointe aux Esquimaux.....	Miles.
2. Natashquan, le havre.....	65
3. Coacochoo .....	65
4. Le Petit Mécatinna.....	48
5. Le Gros Mécatinna.....	18
6. La Tabatière.....	5
7. Saint-Angustin .....	25
8. Bonne-Espérance.....	36
9. Baie de Bradore.....	15
10. L'Ause aux Blancs-Sablons .....	8
11. Baie de Forteau .....	12

12. Une station à la Pointe de Natashquan reliée au havre de Natashquan.

297

#### COURTE DESCRIPTION DE CHACUN DES HAVRES DE PÊCHE PLUS HAUT NOMMÉS.

1. La Pointe aux Esquimaux est un excellent havre, capable d'abriter deux cents bâtiments et plus, de tout tonnage. Le village compte plus de 1,500 habitants, tous pêcheurs, qui possèdent (23) vingt-trois goélettes (et un grand nombre de bateaux de pêche), employées à la chasse du loup-marin et aux pêches de la morue et du hareng, dans le golfe Saint-Laurent.

2. Le havre de Natashquan peut recevoir en toute sûreté plus de (200) deux cents goélettes de pêche. Il y a aussi un lieu d'ancrage pour les vaisseaux du plus gros tonnage.

Le long des côtes de Natashquan et dans les environs, et aussi sur les bancs du large, vis-à-vis, on trouve toujours de la morue en abondance.

Et Natashquan a toujours passé pour une des meilleures places de pêche de toute la côte nord. Aussi est-il visité, tous les ans, par un grand nombre de goélettes de pêche, venant principalement des provinces maritimes.

Il y a plusieurs établissements dans le havre, et la population se compose d'une quinzaine de familles.

A trois milles de là, en gagnant le sud, on trouve la fameuse rivière de Natashquan, l'une des plus productives en saumon de toute la côte nord.

3. Coacochoo, à l'entrée de la rivière de ce nom, est l'un des meilleurs havres de toute cette côte. Il peut recevoir toute une flotte de grands navires. Il git à quelques milles à l'ouest du cap Whittle, qui, comme on le sait, est à l'entrée du détroit de Belle-Isle.

Quoiqu'il ne se fasse pas de pêches importantes dans les environs de ce havre, cependant il est utile qu'il soit rattaché au système télégraphique, car il peut servir de refuge aux grands steamers qui naviguent dans ces parages et qui pourraient être désemparés.

4. L'île du Petit Mécatinna offre deux bons havres pour les goélettes de pêche, et il se trouve dans les environs d'assez bons fonds de pêche à la morue. Do plus, c'est une terre haute qui se voit de loin en mer, et des vaisseaux qui naviguent par le détroit de Belle-Isle peuvent avoir besoin d'aller s'y abriter.

5. Le Gros Mécatinna est aussi une terre haute que l'on reconnaît de loin en mer, et c'est dans son voisinage que se trouve le havre de la baie des Moutons, l'un des meilleurs et des plus fréquentés de toute localité.

lignes électriques  
câbles sous-marins  
en dedans des îles  
pêche importante

me suis procurés  
dans les havres et  
par conséquent il

... Miles.
... 65
... 65
... 48
... 18
... 5
... 25
... 36
... 15
... 8
... 12
297

ET NOMMÉS.

iter deux cents  
habitants, tous  
pro de bateaux  
morue et du

de (200) deux  
sceaux du plus

er les bancs du

pêche de toute  
goëlettes de

ompose d'une

de Natash-

rs havres de

il gît à quel-  
du détroit de

de ce havre,  
peut servir  
raient être

de pêche,

sseaux qui  
er.

in en mer,  
s, l'un des

Un grand nombre de goëlettes de la province de Québec et des provinces maritimes s'y donnent rendez-vous tous les ans, et les bancs de pêche à la morue des environs sont excellents et bien accessibles. La Louette y est aussi généralement abondante.

6. La Tabatière (*Fish Harbour*) est célèbre par ses pêches aux lous-marins, et de plus c'est un centre habité par plusieurs familles.

7. Saint-Augustin se compose d'un groupe d'îles qui gît au large de la rivière de ce nom, au moins à douze milles de la terre ferme. Il a toujours été un centre important pour les pêches de lous-marins, de morue et de hareng. Il y a plusieurs bons havres très connus dans ce groupe d'îles.

8. Bonne-Espérance est un havre des plus célèbres et des plus fréquentés de la côte, de même que la baie des Saumons, dont les eaux s'y déversent.

Il gît vis-à-vis l'embouchure de la rivière St-Paul ou Quitzaqui, dont le cours est considérable et la renommée comme rivière à saumon date de la découverte du Canada.

Dans les anciens temps, les Esquimaux et les Sauvages habitaient en grand nombre cette partie du Labrador, et quand Jacques Cartier y aborda pour la première fois, les Français avaient déjà un fort en pierre, armé de canons, dans les environs, pour se garantir de leurs attaques. Ce fort avait été érigé au fond d'une vaste baie, qui prit alors le nom de "Port de Brest." C'est maintenant la baie du Vieux-Fort, à quelques milles à l'ouest de la rivière Saint-Paul.

Les pêcheries de morue de Bonne-Espérance et de la baie des Saumons sont à peu près ce qu'il y a de plus fructueux sur toute la côte nord.

9. La baie de Bradore est bien connue depuis longtemps par ses pêcheries de lous-marins, de hareng et de morue. Les Espagnols y eurent des établissements de pêche considérables, avant l'arrivée des Français dans ces parages.

Bradore a toujours été un centre important. Il y a deux havres pour les vaisseaux de toute grandeur. Un grand nombre de vaisseaux de pêche visitent cet endroit tous les ans, pour les pêches de la morue et du hareng, si connu sous le nom de hareng du Labrador.

Dans les environs de Bradore, à l'Anse des Dunes, j'ai vu prendre jusqu'à (600) six cents barils de gros harengs dans un seul coup de seine.

10. L'anse aux Blancs-Sablons est un endroit célèbre et bien connu.

Il y a plusieurs établissements très-considérables. Et tous les ans il y vient de deux à trois cents goëlettes, attirées qu'elles y sont par les pêches de la morue et du hareng qui y sont généralement très-fructueuses. L'anse aux Blancs-Sablons est protégée par deux îles contre les vents du large, l'île à Bois et l'île Verte.

J'y ai vu souvent des bateaux de pêche, montés seulement de deux hommes chacun, prendre jusqu'à mille morues, et même souvent plus, dans une seule journée.

Un grand nombre de goëlettes de pêche de toutes les provinces se donnent rendez-vous dans cet endroit tous les ans.

C'est au fond de cette anse, à l'entrée d'une petite rivière, que se trouve la frontière de l'est du Canada.

Au delà, c'est le Labrador, qui est sous la juridiction de Terre-Neuve.

11. La baie de Forteau est une des plus belles de toute la côte; elle offre aussi de grands avantages pour les pêches de la morue et du hareng. Il y réside plusieurs habitants qui s'occupent de pêche et de chasse. Les plus grands navires peuvent y entrer en tout temps, le jour et la nuit, pendant que la navigation est ouverte dans le détroit de Belle-Isle. Il y a bon ancrage et bon abri contre tous les vents. Du côté de l'est, et formant la pointe est de cette baie, on trouve la Pointe Amour, qui est surmontée d'un des plus beaux phares de l'Amérique. C'est une haute tour de pierre, de brique et de ciment, au sommet de laquelle est placé un appareil d'éclairage dioptrique, système Fresnel, dont le feu peut se voir jusqu'à l'autre côté du détroit, à 15 milles et plus.

Il y a aussi pour indiquer aux vaisseaux la bonne route à suivre, dans les temps de brume, un sifflet à vapeur qui se fait entendre de très loin. C'est là le point que je recommande comme terminus de la ligne télégraphique de la côte nord.

Avant de terminer, je ferai remarquer que tout ce réseau de câbles électriques sous-

marins, qui partant de la Pointe aux Esquimaux et se dirigeant vers Forteau, reliera sur son chemin tous les havres et postes de pêche que je viens d'indiquer, peut être immergé presque partout en dedans des îles du large et, par conséquent, sera là hors de l'atteinte des banquises qui parfois viennent s'échouer près des côtes.

Il ne sera peut-être pas hors de propos de dire ici que, le 30 juin 1862, étant à bord du *Napoléon III*, j'ai rencontré à l'entrée de cette baie de Forteau une banquise, échouée depuis plus d'un mois dans 25 brasses d'eau, et elle était d'une hauteur d'au moins (70) soixante-dix pieds hors de l'eau. Elle avait donc une épaisseur de (220) deux cent vingt pieds en tout. J'en fis l'ascension avec quatre de mes marins.

Les systèmes télégraphiques maritimes plus haut énumérés, de l'île d'Anticosti, des îles de la Madeleine, et de l'île du Grand-Manan, ont été commencés, complétés et mis en fonctionnement sous votre ministère.

A vous aussi, monsieur le ministre, doit revenir l'honneur de compléter, en faisant prolonger la ligne de la côte nord jusqu'à Forteau, le système télégraphique côtier du golfe Saint-Laurent, qui sera d'un si grand avantage pour la marine, le commerce et les pêcheries du Canada, et nul doute que vous n'obteniez des Chambres les moyens nécessaires pour pousser avec vigueur les travaux de construction, déjà commencés, sur cette ligne de la côte nord, de manière qu'elle atteigne Forteau en quelques années.

Je ne saurais terminer cette lettre sans signaler à votre attention plusieurs lignes de télégraphe de peu d'étendue, qu'il serait nécessaire d'ériger pour relier plusieurs points importants des côtes maritimes des provinces sous le système de télégraphe du Canada.

Je citerai notamment :

- 1° Une ligne d'environ 16 milles de longueur pour relier la pointe est de l'île du Prince-Edouard au système de télégraphe de cette île;
- 2° Une ligne d'une dizaine de milles pour rattacher le phare du cap Nord de cette île au même système;
- 3° Une ligne de 20 milles pour joindre la pointe Essequimaux, pointe sud de la baie de Miramichi, au système télégraphique du Nouveau-Brunswick;
- 4° Une autre ligne d'environ 16 milles de longueur pour relier la pointe extrême de l'île du Cap de Sable au port de Barrington, N.-E.

Je n'ai pas encore parlé des grands lacs, cette chaîne non-interrompue de mers intérieures, qui nous permettent de pénétrer jusqu'au cœur du continent nord américain, où le système des télégraphes côtiers pourrait s'appliquer avec avantage.

Ce n'est pas que je ne reconnaisse leur utilité pour notre navigation intérieure; mais à peine y a-t-il deux ans que le gouvernement a commencé l'érection du système de télégraphes côtiers, et il me semble qu'il convenait que les côtes du golfe Saint-Laurent, notre grande voie de commerce, reçussent avant les autres le bénéfice de cet agent puissant, qui supprime temps et distance. Mais maintenant que les systèmes télégraphiques du golfe Saint-Laurent sont en partie faits, et que l'on a l'espoir de voir le tout achevé en quelques années, il est naturel que l'attention publique se porte du côté des grands lacs, la partie lacustre, et non la moins importante, de la grande voie du Saint-Laurent.

Le Canada possède la rive nord des quatre grands lacs suivants, comme l'on sait : L'Erié, l'Ontario, le Huron et le Supérieur. Or, voici la longueur approximative des rives canadiennes de chacun de ces lacs, en milles anglais :

Lac Ontario.....	250 milles
“ Erié .....	299 “
“ Huron, y compris la baie Georgienne.....	620 “
“ Supérieur.....	400 “

Total..... 1,560 milles.

J'avoue que je n'ai pas encore complété mes études relativement aux besoins réels de la navigation sur ces lacs, en ce qui regarde les télégraphes côtiers, mais je puis toujours recommander ce qui paraît être le plus pressé et le plus nécessaire, c'est-à-dire, des lignes de télégraphe partant des phares érigés sur les points les plus avancés de ces berges et se reliant aux lignes télégraphiques les plus voisines,



mettant ainsi ces phares, qui, tous, peuvent servir de postes d'observation, en rapport permanent avec le système télégraphique du Canada.

Et je citerai notamment la Longue-Pointe, la Pointe Rondeau, la Pointe Pelée, dans le lac Érié, Salmon Point, etc., sur le lac Ontario, etc., etc.

Une fois le système des télégraphes côtiers mis en opération sur les rives des lacs, le système des signaux viendra de lui-même, et en peu de temps toute la flotte des lacs finira par adopter le Code international des signaux, ce qui permettra, d'un côté, aux armateurs de suivre leurs vaisseaux de parages en parages, et de l'autre, aux vaisseaux eux-mêmes d'appeler promptement les secours nécessaires en cas d'avarie, d'échouage, etc., etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

L'honorable SIR HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,  
Ministre des travaux publics.

ILES DE LA MADELEINE, HAVRE AMHERST, *vis à vis* PICTOU,  
7 décembre 1881.

MONSIEUR,—Dans l'intérêt des lignes télégraphiques établies sur ces îles, j'ai l'honneur de vous adresser la lettre ci-incluse, que je viens de recevoir de l'importante maison de commerce D. et J. Ritchie et Cie, de Newcastle, N.-B., faisant voir les services qu'ils en ont reçus alors que leur vaisseau, le *Jardine Bros.*, s'est échoué, en septembre, sur ces îles. De même le navire *Governor*. Et si j'ai pu transmettre le message du capitaine et lui porter les instructions reçues, c'est grâce au télégraphe. Les bons conseils aidant ont fait que ces navires en danger se sont tirés d'une impasse qui eût pu leur être fatale, et, ainsi que le fait voir la lettre, le *Jardine Bros.*, et le *Governor* ont été mis à flot sans dommage considérable.

Vous êtes libre, monsieur, de vous servir de cette lettre, et même de la faire publier, si vous croyez que cela soit utile à la cause des télégraphes côtiers dont aujourd'hui l'on sent bien qu'on ne pourrait pas se passer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

J. B. F. PAINCHAUD,  
*Percepteur de la douane.*

L'honorable P. FORTIN.

NEWCASTLE, N.-B., 28 nov. 1881.

CHER MONSIEUR,—Nous vous écrivons aujourd'hui pour vous dire que nous désirons porter témoignage de la grande importance que nous attachons aux lignes de câbles et de télégraphe établies pour relier vos îles à la terre ferme, et qui, à notre avis, sont destinées à devenir d'une grande valeur pour le commerce maritime en général et surtout pour celui du Canada. Nous devons reconnaître le très grand service que nous avons reçu de cette communication, lorsque notre vaisseau le *Jardine Brothers* s'est échoué sur les îles de la Madeleine, en septembre dernier. Grâce à la ligne établie, nous avons pu recevoir des nouvelles immédiates de notre capitaine et communiquer de suite avec lui, et lui envoyer des instructions qui, jointes à l'aide qu'il reçut, ont probablement sauvé ce navire du naufrage. Dans ce cas, il a pu être remis à flot sans avoir éprouvé d'avaries graves ni supporté de grandes dépenses. Celui qui vous écrit ces lignes était alors sur les lieux et eut la satisfaction de voir le

navire continuer son voyage d'Angleterre à Newcastle, N.-B. Il n'y a aucun doute que le système télégraphique, relié à vos îles, est de la plus grande importance pour tous les armateurs et autres qui peuvent se trouver dans le même cas que nous, et nous vous donnons pleine liberté de publier cette lettre si vous le jugez à propos.

Nous avons l'honneur d'être,

Cher monsieur,

Vos très dévoués,

D. ET J. RITCHIE ET CIE.

J. B. F. PAINCHAUD, écr.,  
Percepteur des douanes,  
Îles de la Madeleine.

SERVICE DES SIGNAUX DES ETATS-UNIS.

OTTAWA, 28 novembre 1881.

MONSIEUR,—Je me fais un devoir de vous soumettre la lettre suivante (traduction) que le général Hazen, le chef du service des signaux des Etats-Unis, m'a fait l'honneur de m'adresser, dans le mois d'août dernier.

Et en jetant un simple coup d'œil sur la carte qui l'accompagne, vous pourrez vous faire une idée du magnifique système de signaux qui existe aux Etats-Unis.

En Canada, nous sommes entrés dans la même voie. Tâchons d'être les égaux de nos voisins, et même leurs supérieurs si c'est possible, dans ce genre de travaux qui ont pour but de secourir nos semblables et de diminuer les pertes de la navigation, à la suite des naufrages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. FORTIN

L'honorable Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.  
Ministre des travaux publics.

DÉPARTEMENT DE LA GUERRE,  
BUREAU DE L'OFFICIER EN CHEF DES SIGNAUX,  
WASHINGTON, 5 août 1881.

A M. P. FORTIN,  
Député aux Communes,  
Ottawa, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, selon le désir que vous en avez exprimé dans votre lettre du 12 du mois dernier, une description du service des lignes télégraphiques côtières qui relient entre elles les stations de sauvetage, avec une carte indiquant la plus grande partie de ces lignes.

Les lignes reliées avec les îles Block et Thatcher, auxquelles il est fait allusion dans le texte, sont si courtes que je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire de vous en envoyer une carte.

Je serai heureux de vous fournir tout autre renseignement, si ceux que je vous fais tenir ci-inclus ne suffisent pas.

Avec l'assurance de ma considération veuillez me croire,  
Votre tout dévoué,

W. B. HAZEN,  
Brig. et Bvt. Maj. Genl.,  
Officier en chef des signaux, E. U. A.

## DESCRIPTION.

Le 3 mars 1873, le Congrès (des Etats-Unis) autorisa l'établissement de stations pour le service des signaux, aux phares et aux stations de sauvetage, sur les lacs et les côtes maritimes, et il pourvut à ce que ces stations fussent rattachées à des lignes télégraphiques ou à des câbles électriques sous-marins.

Depuis cette date, il a été construit des lignes de Sandy-Hook, New-Jersey, en gagnant vers le sud, jusqu'au Cap May, New-Jersey; depuis le brise-lames dans le Delaware, jusqu'à Chincoteaqu, Virginie; depuis Norfolk, Virginie, en passant par le Cap Henry, Virginie, Kitty-Hawk, Cap Hatteras, Cap Lookout et Wilmington, jusqu'à Smithville, Caroline du Nord; le parcours total est de 540 milles environ.

Afin de relier toutes ces lignes au bureau de l'officier en chef des signaux (à Washington), on a affermé des fils télégraphiques de la compagnie Western Union, depuis le Cap May, New-Jersey, *via* Philadelphie, Pa., Baltimore, Md., et Washington, D. C., jusqu'à Norfolk, Va., et depuis le brise-lames de Delaware, Del., jusqu'à Philadelphie, Pa.

Les lignes télégraphiques suivantes ont été construites et sont sous le contrôle du service des signaux, mais elles ne sont que rattachées au système télégraphique de la Western Union, c'est-à-dire, de Naragansett, R.-I., et de Rockport à Thatcher's Island, Mass. On emploie le système Morse sur ces lignes.

Voici les noms des stations où l'on fait des observations météorologiques et où l'on exhibe des signaux d'avertissement des tempêtes: Thatcher's Island, Mass; Point Judith, New-Shoreham et phare du sud-est, Block Island, R.-I.; Sandy-Hook, Barnegat, Atlantic City, et le Cap May, N.-J.; le brise-lame de Delaware, Del.; Chincoteaqu, Norfolk, et le Cap Henry, Va; Kitty-Hawk, Hatteras, Portsmouth, Fort Macon, Wilmington et Smithville, C. N.

Les stations de réparation sont placées à Manasquan et Little Egg Harbour, (station de sauvetage No. 23) N.-J.; Ocean City, Md.; (station de sauvetage No. 6), (près de False Cape), Cape Lookout, New-River et Sloop Point, C. N.

Du Cap Henry à Kitty-Hawk, il y a une seconde ligne qui se rattache aux onze stations de sauvetage intermédiaires au moyen du téléphone, et c'est de cette manière que ces deux branches du gouvernement (le Trésor et la Guerre) se trouvent mis en relations complètes.

Des stations sur la ligne télégraphique côtière sont pleinement équipées d'instruments météorologiques pour observations, et d'appareils de signaux pour se mettre en communication avec les bâtiments qui passent ou qui sont en détresse.

Les résultats pratiques de ce système sont :

1° On avertit les vaisseaux qui passent de l'approche des tempêtes, afin qu'ils puissent se mettre à l'abri.

2° Quand il y a des vaisseaux en détresse, on appelle promptement les équipages des stations de sauvetage et les bâtiments sauveteurs, et l'on avertit les parties intéressées.

3° Le cap Hatteras est une station d'une grande valeur où l'on ressent les premiers effets d'un ouragan qui s'approche de la côte, en venant du sud ou du sud-est.

Durant la construction de la section du cap Henry, un vaisseau chargé d'une cargaison de thé vint à la côte. On requit de suite, au moyen du télégraphe, l'aide d'un des vaisseaux de la compagnie de sauvetage de Norfolk, et le résultat fut que le vaisseau et la cargaison furent sauvés, et cela à la veille d'une tempête qui dévasta cette côte.

La valeur en argent de cette cargaison se montait à trois fois plus que le coût de cette section de la ligne télégraphique. Quand des vaisseaux sont en détresse à une trop grande distance des stations permanentes, on établit des stations temporaires vis-à-vis ces vaisseaux, afin de pouvoir donner toute l'assistance possible avec le personnel des stations, et aussi pour transmettre, sans délai, tout renseignement important au bureau de Washington, aux compagnies de sauvetage, aux bureaux de commerce, aux chambres de commerce, etc., etc.

Sur les lignes indiquées dans l'esquisse qui accompagne cette lettre, on a immergé

vingt-sept bouts de câbles électriques sous-marins, pour traverser les bras de mer qui sont navigables pour de petites embarcations, et où il était impossible de mettre les fils sur des poteaux.

La longueur totale de ces câbles est de (18) dix-huit milles, le bout le plus court a (13) treize verges, le plus long (4,581) quatre mille cinq cent quatre-vingt-une verges. Les îles Thatcher et Block, sur la côte de la Nouvelle-Angleterre, sont reliées à la côte par des câbles qui ont respectivement (2,640) deux mille six cent quarante verges, et dix milles de longueur.

Le coût de cette ligne, en moyenne, la main-d'œuvre ayant été fournie par les troupes, est de soixante-quinze piastres par mille.

Le coût des stations, en moyenne, est de (\$100) cent piastres et la dépense annuelle pour l'entretien de (\$300) trois cents piastres. Et l'entretien de toute la ligne, environ (540) cinq cent quarante milles, est de (\$3,604) trois mille six cent quatre piastres. Cela ne comprend pas la paie des troupes et des opérateurs.

Tous les hommes employés au service des signaux sont instruits dans l'art de la télégraphie, et toutes les lignes côtières fonctionnent d'après le système Morse, excepté la ligne de téléphone du cap Henry à Kitty-Hawk.

La carte qui accompagne cette lettre montre toutes les lignes du gouvernement des États-Unis qui sont sous la charge du service des signaux.

Toutes les autres stations d'observation, etc., etc., autres que celles qui sont rattachées aux lignes côtières, sont en communication avec le bureau central à Washington, au moyen de lignes appartenant principalement à la compagnie "Western Union" et à d'autres compagnies.

### SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NORVÈGE.

OTTAWA, 28 novembre 1881.

MONSIEUR,—Le travail que j'ai l'honneur de vous soumettre serait incomplet si je ne vous adressais la courte notice suivante sur le système télégraphique de la Norvège, pays qui, sous le rapport du climat, des industries qui s'y exploitent—les pêcheries, le commerce de bois, la grande navigation, le cabotage—et la conformation de ses côtes maritimes, ressemble beaucoup aux provinces maritimes et à la province de Québec. La Norvège possède au-delà de 1,500 milles géographiques d'étendue de côtes maritimes mesurées en ligne droite, mais en faisant le tour des baies et des fiords, dont quelques-uns ont près de 60 milles de profondeur, on atteint le chiffre de 2,000 milles au moins.

Cette côte est toute hérissée de pointes, de caps, etc., et bordée d'îles et de rochers, dont quelques-uns sont à quarante milles au large. Et tout cela réuni contribue à rendre la navigation des côtes de Norvège très dangereuse.

Eh bien! tous les points avancés de ces côtes, que ce soit sur une pointe de la terre ferme, que ce soit sur une île ou un rocher, sont reliés par des fils ou câbles télégraphiques au système de télégraphe de la Norvège.

Ce qu'il a fallu d'études, de travail, je dirai même de génie, pour concevoir et exécuter un système semblable et le tenir permanemment en fonctionnement complet, est énorme et presque impossible à exprimer.

Comme travail de marins, cela est digne des descendants de Northmen. Je ne puis dire de quelle année date l'érection de ce système télégraphique, mais l'extrait suivant d'un rapport du vice-consul d'Angleterre à Christiania fait voir qu'en 1866 la plus grande partie du système était déjà en opération.

*Extrait du rapport du vice consul général de Sa Majesté à Christiania sur la pêche à la morue et au hareng, en Norvège, pour l'année 1866.*

"La population directement ou indirectement intéressée dans les pêcheries est d'environ 150,000, et le nombre des pêcheurs régulièrement employés aujourd'hui est de 60,000. Ces derniers, montés dans leurs bateaux, vont et viennent le long des côtes, d'après les rapports qu'ils reçoivent sur des "signes ou pronostics," comme la vue du hareng de paille (*straw herring*), des oiseaux de mer, balaines, etc., etc.; et autrefois, avant qu'ils eussent le fil télégraphique pour se procurer de promptes informations, l'impossibilité où ils étaient de contrôler l'exactitude des rapports et la grande distance qu'ils avaient à parcourir pour atteindre le voisinage

sur les bras de mer qui  
possible de mettre les

le bout le plus court a  
tre-vingt-une verges.  
erre, sont reliées à la  
e six cent quarante

été fourni par les

stres et la dépense  
ntretien de toute la  
trois mille six cent  
opérateurs.

its dans l'art de la  
ième Morse, excepté

du gouvernement

elles qui sont rattache  
à Washington,  
Western Union "

RE.

embre 1881.  
incomplet si je  
de la Norvège,  
— les pêcheries, la  
ation de ses côtes  
ince de Québec.  
ne de côtes mari-  
des fiords, dont  
de 2,000 milles

de d'îles et de  
a réuni contri-

de pointe de la  
ou câbles télé.

concevoir et  
iniment complet,

men.  
télégraphique,  
ania fait voir

la pêche à la

pêcheries est  
aujourd'hui  
ient le long  
pronostics."  
aleines, etc.,  
procurer de  
ctitude des  
e voisinage

des bancs, était cause de désappointements et de déceptions infinies, et souvent la pêche n'était pas aussi heureuse, faute de bras pour capturer le poisson. Tout cela a grandement changé depuis, surtout en ce qui regarde la pêche au hareng.

" Des stations télégraphiques sont déjà construites, il y en a d'autres en voie de construction, aux points principaux sur la côte, et les inspecteurs exigent que des renseignements soient affichés tous les jours à chacune des stations sur l'aspect et la position des bancs de poisson, et ils entretiennent une communication constante avec toutes les stations actuellement en opération. Des télégraphes d'occasion (*field telegraph*,) sont toujours prêts à être mis en communication avec la ligne principale, et ainsi les moindres mouvements des bancs de poisson sont attentivement surveillés et promptement signalés, et c'est un spectacle curieux que de voir l'exode soudain de milliers de pêcheurs avec leur suite d'acheteurs, de sanniers, etc., et leur attirail de bateaux, barils, appareils, se précipitant vers un endroit éloigné, à l'appel du fil télégraphique. Les pêcheurs paraissent fort apprécier cet important auxiliaire, et lorsque le succès de la pêche est dû à son intervention, ils appellent leur poisson, le hareng télégraphique. Les inspecteurs affichent tous les matins, dans les diverses stations, un état de la quantité de poisson capturée la veille, et en même temps la quote du marché par baril, et ils s'acquittent de cette tâche jusqu'après la saison du frai, qui est facile à reconnaître par la couleur de laitance que prennent les eaux.

" Cette pêche dure trois mois, mais les pêches fructueuses ne durent que six semaines ou à peu près, durant lesquelles il se prend de six mille à vingt mille tonneaux par semaine.

" Les avantages que devra probablement procurer le télégraphe sont incalculables, car il ne se bornera pas à un rapport plus considérable pour les pêcheurs de morue et de hareng, mais il permettra aux habitants dispersés çà et là le long de la côte et des rives du grand fiord de se réunir à des endroits déterminés, durant d'autres saisons de l'année, et de se livrer attentivement à d'autres pêches moins importantes, mais très-nombreuses dans ce pays, et spécialement à la pêche du hareng d'été, très-gras et très recherché, poisson qui, pour la délicatesse du fumet et l'embonpoint, rivalise avantageusement avec le hareng hollandais et le hareng du nord."

La courte description qui va suivre démontre, d'un côté, les difficultés nombreuses qu'il a fallu surmonter pour exécuter un semblable ouvrage, de l'autre, l'étendue et la perfection des travaux, ce qui assure un parfait fonctionnement de tout le système, même sur les points les plus reculés de la Norvège, jusqu'au 70<sup>ème</sup> degré 35 minutes de latitude nord, c'est-à-dire à (1400) quatorze cents milles géographiques plus au nord que Québec.

#### DESCRIPTION.

Ce système peut se diviser en trois parties :

La première comprend les lignes télégraphiques de l'intérieur, dont les plus importantes se trouvent entre la capitale, Christiania, et Trondhjen, 300 milles de longueur environ. En second lieu, il y a les lignes de chemins de fer, environ 500 milles; en troisième lieu, les lignes maritimes ou côtières, près de 2,600 milles de longueur.

Commençant à la frontière de la Suède, le système des télégraphes côtiers, composé en certains endroits de plusieurs lignes, ailleurs d'une seule ligne, fait le tour du fiord au fond duquel s'élève Christiania; puis il suit la côte en gagnant l'ouest, sur la baie appelée Skager Rack, qui sépare la Norvège du Danemark, jusqu'à Stravenger, sur l'Atlantique, mer du Nord; parcours, 370 milles.

Un câble sous-marin, de 15 milles de longueur, fait franchir l'entrée d'un grand fiord, et la ligne se rend de Skudenes à Bergen, l'un des grands ports de mer de la Norvège; distance, 100 milles.

Sur ce parcours, deux îles du large sont unies à la terre ferme par des câbles sous-marins de 15 et de 12 milles respectivement. Ces îles sont Utsire et Røvær.

Brandesund, une île située à une trentaine de milles plus au nord, est aussi reliée par un câble sous-marin à la ligne de terre.

De Bergen la ligne télégraphique court le long de la côte, quelquefois traversant

les fiords au moyen de câbles sous-marins, à leur embouchure, d'autres fois elle on fait le tour et elle atteint Christiansund, après un parcours d'environ 300 milles. Sur le chemin, elle a franchi une quinzaine de fiords au moyen de câbles de 1 à 3 milles de longueur.

Plusieurs îles et rochers, qui occupent des points importants sur cette partie de la côte, sont reliés à la ligne principale par des câbles, variant de deux à dix milles en longueur.

A 80 milles plus loin, la ligne passe à Trondhjen, ville et port de mer situés sur un des plus grands fiords de toute la Norvège.

A environ 330 milles plus au nord, la ligne atteint Lødingen, port de mer important, sur un grand fiord qui git par le 68<sup>ème</sup> degré de latitude nord.

Sur ce parcours, il y a plusieurs lignes d'embranchement, de 20 à 40 milles de longueur chacune, qui relient des îles, des rochers, des ports ou des localités à la ligne principale.

A Lødingen, on se trouve vis-à-vis le fameux groupe d'îles de Lofoden, d'environ 180 milles de longueur, célèbres surtout par ses pêcheries de morne et de hareng.

Un système de lignes de terre et de câbles sous-marins, de 200 milles de longueur environ, relie entre elles toutes les îles de ce groupe, de même que tous les ports, rades et places de pêche où se rendent les bateaux de pêche, et le tout est rattaché à Lødingen.

Nous sommes déjà parvenus à un point qui est à (1,200) douze cents milles marins plus au nord que Québec. Mais le système côtier de la Norvège ne s'arrête pas là, il continue à ceindre la côte jusqu'à Hammerfest, le port de mer le plus septentrional du monde, comme l'on sait, puis il atteint, à travers la Japonie, un point qui ne se trouve qu'à quelques milles du fameux cap Nord, le point le plus septentrional de l'Europe (terre ferme). C'est au 70<sup>ème</sup> degré et 30 minutes de latitude nord, à (1410) quatorze cent dix milles plus au nord que Québec, et à (1140) onze cent quarante milles plus au nord que la baie de Forteau, dans le détroit de Belle-Isle.

Ce qui fait on tout 2,800 milles environ de lignes télégraphiques de toute sorte. Une soixantaine de câbles sous-marins de 1 à 20 milles de longueur interviennent dans ce système.

Il y a sur les lignes côtières au-delà de 130 stations de télégraphe et de signaux, dont 75 sur le groupe d'îles Lofoden.

Dernier détail : les bureaux de télégraphe sont de plusieurs catégories.

Il y a des bureaux à service permanent,  
 " " de jour complet,  
 " " à service limité,  
 " " ouverts pendant l'hiver, pour la pêche,  
 combinés avec les chemins de fer.

Voilà en peu de mots ce qu'une nation maritime par excellence, ayant une population de 1,800,000 habitants et une étendue de territoire de 121,000 milles carrés (les deux tiers de la province d'Ontario), a fait pour les besoins de sa marine et de ses pêcheries !

Il me semble que c'est un exemple bon à suivre pour un pays comme le Canada, qui possède une si grande étendue de côtes maritimes et des pêcheries si variées et si importantes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre obéissant serviteur,

A l'honorable Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,  
 Ministre des travaux publics.  
 Ottawa.

P. FORTIN.

OTTAWA, 8 décembre 1881.

MONSIEUR.—Le système télégraphique côtier du golfe Saint-Laurent et des côtes maritimes a déjà été appliqué à plusieurs usages d'une grande importance pour la marine, le commerce et les pêcheries du Canada. Mais il lui en est réservé un autre qui n'est pas d'une moindre conséquence.

Beaucoup de vaisseaux de l'étranger et de ce pays partent tous les ans, sur lest, de ports étrangers et souvent lointains, pour venir dans nos eaux à la recherche de chargements de bois, surtout à Montréal, Québec, Miramichi, Saint-Jean, et à d'autres ports de moindre importance.

La plupart d'entre eux arrivent dans le golfe sans savoir où ils pourront trouver des affrètements.

Quelques vaisseaux s'arrêtent à Sydney, C.-B., d'autres vont à Gaspé, et d'autres encore se rendent à d'autres ports; de là ils annoncent leur arrivée et leurs agents leur cherchent des chargements.

Et souvent, comme on le pense bien, ils sont obligés d'aller dans d'autres ports où les affrètements sont plus faciles et plus profitables. Mais dans ce dernier cas, ils ont été obligés d'entrer dans deux ports, par conséquent ils ont payé double charge de pilotage et autres; ils ont aussi couru plus de risques de perdre leurs matelots par la désertion, et ils ont perdu du temps.

Les télégraphes côtiers peuvent remédier à cela, dans bien des cas, par un moyen assez simple qui, du reste, est déjà en usage dans quelques pays.

Et cela se fera à l'aide des stations des télégraphes côtiers, que le gouvernement possède, sur les côtes et les îles du golfe Saint-Laurent, au nombre d'à peu près une quarantaine.

Et voici comment. Le gouvernement fait savoir d'avance, aux dommes des principaux pays maritimes du monde, que le nouveau service existe à telles et telles stations de télégraphe et de signaux, dont les noms sont donnés dans l'avis.

Les armateurs qui envoient des navires en Canada sur lest, pour y chercher des affrètements de bois, donnent ordre à leurs capitaines de s'arrêter en face d'une de ces stations de signaux, quand ils seront entrés dans le golfe Saint-Laurent, de s'y mettre en panne à une distance raisonnable, de signaler les noms de leurs navires, au moyen des pavillons d'un code international, et de demander les dépêches qu'il peut y avoir pour eux à cette station. Mais, une fois que les armateurs ont expédié leurs bâtiments, ils écrivent par la voie la plus rapide à des agents qui font ce genre d'affaires, dans les ports de Québec, Miramichi, St-Jean ou autres, de chercher des affrètements pour tels et tels navires. La lettre s'est rendue à sa destination bien avant ces vaisseaux, qui sont des voiliers d'une marche ordinaire.

Bientôt l'agent a trouvé des affrètements, et il s'est empressé de faire savoir ce fait au surintendant des signaux, qui, lui, fait télégraphier une dépêche, contenant tout ce qui se rapporte à l'affrètement de chaque vaisseau, à toutes les stations de télégraphe et de signaux du gouvernement établis dans le golfe Saint-Laurent.

Quelque temps après, ces bâtiments pénètrent dans le golfe Saint-Laurent et ils se dirigent vers les stations qui leur conviennent le mieux, avec les vents qu'ils ont et le temps qu'il fait, puis chaque bâtiment vient se mettre en panne vis-à-vis d'une de ces stations, et il décline son nom au moyen des signaux, comme je l'ai dit plus haut.

Le signaliste examine son journal et il trouve qu'il a reçu, peu de temps auparavant, une dépêche lui mandant de la transmettre par les signaux à tel bâtiment, dont on lui a donné le chiffre, tel qu'il se trouve dans la liste officielle des vaisseaux annexés au livre du code international, et il transmet cette dépêche de suite, au moyen des signaux du code; et dans cette dépêche, il dit au vaisseau d'aller dans tel port où un affrètement de bois l'attend.

Le vaisseau n'a plus qu'à faire servir (les voiles) et à gagner au plus vite le port qui lui est désigné.

Et cela s'est fait sans que le vaisseau ait été obligé de faire escale dans un port intermédiaire, sans avoir jeté l'ancre, sans avoir encouru aucune dépense. Et pour mettre ce nouveau service en parfait fonctionnement, du premier coup, le gouvernement n'a aucune dépense à faire:

Il n'a simplement qu'à le faire annoncer dans tous les pays maritimes. Les surintendants, les opérateurs de nos stations de télégraphes et de signaux pourront, sans aucune difficulté, mettre ce nouveau service en pratique, après quelques jours d'étude et l'essai seulement.

Je vous prie de bien vouloir prendre ce sujet en considération, à votre convenance.

Mais si vous vous décidiez à le faire mettre en opération, permettez-moi de vous faire remarquer qu'il faudrait l'organiser, au plus tard, dans le mois de janvier, afin qu'il soit annoncé à temps, et puisse servir pour la flotte qui visitera les eaux du golfe Saint-Laurent le printemps prochain.

Ce service sera utile au commerce de bois, en ce qu'il contribuera quelque peu à faciliter les moyens de transport de ces bois en Europe et surtout en Angleterre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN,  
Ministre des travaux publics, Ottawa.

CONSULAT ROYAL DE SUÈDE ET NORVÈGE

QUÉBEC, 10 décembre 1881.  
CHER MONSIEUR,— En réponse à votre lettre d'hier, je n'hésite nullement à dire que le système de signaux que vous proposez, non-seulement offrirai. aux navires arrivant les facilités que vous mentionnez, mais permettrait encore à un armateur résidant en Angleterre, ou de l'autre côté de l'Atlantique, de garder le contrôle du navire pendant beaucoup plus longtemps et de lui donner le choix du marché.

Votre tout dévoué,

F. A. SCHWARTZ.

L'honorable P. FORTIN, M.P.,  
Chambre des communes, Ottawa.

MONSIEUR,— En réponse à la demande que vous me faites d'exprimer mon opinion, en ma qualité d'assureur de navires et de cargaisons, sur la valeur du système de télégraphe établi dans le golfe par le gouvernement, et spécialement si la nouvelle du désastre arrivé au steamer *Lartington*, dernièrement naufragé sur l'île d'Anticosti, était parvenue ici promptement, j'ai l'honneur de vous dire, en mon propre nom et au nom de plusieurs personnes intéressées dans notre navigation, que ce système de télégraphe du golfe est d'une valeur inestimable pour le commerce du pays. Il est impossible de s'en former une autre opinion. Le gouvernement a montré beaucoup de sagesse dans la construction de ces lignes, et il ne devrait pas différer de les étendre le long de la rive nord jusqu'à Belle-Isle, soit par terre, soit par de petits tronçons de câble sous-marin.

Je dois dire que j'ai vu plusieurs de mes confrères assureurs et autres, et leurs signatures attachées à cette lettre constatent qu'ils partagent mes opinions sur la valeur de ces lignes.

H. M. GAULT, agent,

Cie d'Assur. Brit. America.

THEODORE HART et FILS,  
Pour les Cies d'Ass. Commercial Mutual  
de N.-Y., et Union, de Philadelphie.

JACKSON RAE, agent,  
Cie d'Ass. International Marine, Cinn.

PERCEVAL TIBBS, agent,  
Cie d'Ass. Reliance Marine, Limited,  
de Liverpool.

F. W. HENSHAW, écri,  
Président de la Chambre de Commerce, Montréal.

HERRIMAN ET ROSS,

Gérants, assureurs maritimes.

HENRY STEWART, assureur maritime  
pour la Cie d'Ass. Royale Canadienne.

J. H. ROUTH ET CIE, agents,

Cie d'Ass. Western.

J. F. NOTT ET CIE, agents,

Cie d'Ass. The Marine, Ltd.

HENRY CHAPMAN, agent,  
Lloyd's Underwriting & Agency Associa-  
tion, Londres.



LETTRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL AU SUJET  
DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU GOLFE.

No 19,372.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL,  
MONTRÉAL, le 2 décembre 1881.

MONSIEUR,—Depuis la clôture de la navigation, le conseil de cette chambre a reçu communication de nombre de détails qui sont une nouvelle preuve de l'importance de l'extension du réseau télégraphique jusqu'au golfe Saint-Laurent et aux îles. L'exécution de ce projet par le gouvernement a déjà contribué à sauver des personnes et des navires en réalisant la possibilité de porter secours immédiat aux navires en détresse ou naufragés. Ce projet est même devenu d'une double importance, puisque, grâce au réseau télégraphique, on a pu récemment envoyer des secours pressants à la population de l'île d'Anticosti qui était réduite à la famine et à la pénurie. Nul doute que les bulletins météorologiques et ceux des pêcheries, qui ont été publiés pendant une partie considérable de la dernière saison, ont été d'une grande utilité pour les pêcheurs du Canada dans le golfe.

Le conseil a suivi avec intérêt les progrès réalisés d'année en année depuis l'inauguration du système. Je suis chargé de vous exprimer respectueusement l'espoir que l'extension du réseau télégraphique sera continuée activement et que la ligne de la rive nord en particulier sera prolongée vers l'est et le long du détroit de Belle-Isle jusqu'à la Pointe Amour, dans la baie de Forteau, pour l'excellente raison que ce prolongement préparerait les voies à l'établissement d'une station de relâche pour les steamers qui entrent dans le fleuve Saint-Laurent ou qui en sortent.

C'est pourquoi je suis chargé aussi d'attirer votre attention sur ce qui précède et de solliciter votre décision en faveur des grands intérêts que favoriserait la mise à effet des recommandations contenues dans la présente lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. J. PATTERSON,  
*Secrétaire.*

A l'honorable Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,  
Ministre des travaux publics,  
Ottawa.

COMMUNICATION PAR LE TÉLÉGRAPHE AVEC LE CENTRE DU GOLFE  
ST. LAURENT.

(Lettre de l'hon. P. Fortin au rédacteur du *Morning Chronicle*.)

QUÉBEC, 6 mai 1875.

MONSIEUR,—Les appréhensions et l'anxiété toujours nouvelles causées par le retard inexplicable de six steamers, qui sont actuellement dans le golfe St. Laurent depuis dix à douze jours, et dont nous n'avons aucune nouvelle, m'ont déterminé à venir vous demander de mettre à ma disposition les colonnes de votre journal.

Il n'est que trop vrai qu'il se trouve, à l'heure qu'il est, dans le golfe St. Laurent six steamers, ayant à leur bord plusieurs milliers de passagers, et valant, y compris leurs cargaisons, plusieurs millions de piastres, privés de tout secours depuis une quinzaine de jours. Mais le plus pénible, c'est que nous ne pouvons en avoir de nouvelles avant qu'ils aient traversé le golfe, sur un parcours d'environ 200 milles, et pénétré dans le fleuve St. Laurent où les stations télégraphiques du Cap-Rosier et de la rivière au Renard peuvent nous faire parvenir des télégrammes.

Qu'est-ce qui empêche ces steamers de traverser le golfe? Ce sont certainement des champs de glace, et non pas des banquises, parce qu'on ne rencontre pas de ces dernières au sud de l'île d'Anticosti.

Il est donc probable que ces steamers sont pris dans les glaces, qu'ils ne peuvent en sortir d'aucune manière jusqu'à ce que le dégel, un vent favorable ou des ras de marée aient fait disperser la glace de manière à leur ouvrir un passage.

Quant à leur sûreté, si les capitaines de ces steamers ont pris les précautions

mer est aussi possible que les eaux d'un étang.

Je m'appuie, pour établir la vérité de ce que j'avance, moins sur les observations que j'ai faites lorsque je fus entouré par les glaces à bord du *Napoléon III*, près des îles de la Madeleine, et en traversant le détroit de Belle-Isle, que sur les informations recueillies de la bouche des capitaines des îles de la Madeleine, de la pointe des Esquimaux et du côté nord de Natashquan, qui se livrent à la chasse du loup-marin dans les glaces et avec lesquels j'ai eu l'occasion de faire connaissance.

Je me suis très-souvent rencontré avec eux, depuis bientôt 23 ans, et je me suis toujours intéressé à recueillir tous les renseignements et toutes les informations possibles au sujet du mouvement de la glace dans le golfe, en automne, en hiver et au printemps.

Nous savons comment ces hardis pêcheurs quittent leurs ports respectifs au mois de mars, avec des goélettes de 25 à 60 tonneaux (dont quelques-unes sont vieilles et peu solides) et sillonnent le golfe en tous sens, à travers les glaces, en quête de loup-marin. Chose remarquable, il est bien rare qu'il leur arrive des accidents. Mais il faut dire pourtant que souvent ils sont entraînés avec elles pendant des semaines entières et sont alors dans l'impossibilité de se mouvoir en aucune sorte. C'est de cette population de hardis marins qu'il faudrait s'enquérir pour savoir si la navigation du golfe, considérée comme entreprise commerciale, est possible.

Maintenant, j'aborde le point important de ma correspondance. J'ai dit qu'il était impossible, dans l'état actuel des choses, de recevoir aucune nouvelle des steamers transatlantiques, avant qu'ils eussent traversé le golfe et fussent arrivés à proximité du Cap-Rosier, ou de la rivière au Renard. Mais il pourrait en être autrement pour l'avantage du pays. Nous avons presque au milieu du golfe, et justement située en face de sa principale entrée, ce que j'appellerai un guérite, où se trouvent toujours de vigilantes sentinelles. Ces sentinelles ont vu les steamers en question, peut-être les voient-ils à l'instant où j'écris. Ils savent en quel état sont les glaces qui les environnent et qui les captivent. Ils savent s'il y a moyen de leur porter secours. De cet endroit ils voient la glace se former dans le golfe et se mouvoir en tous sens. Ils savent quand elles commencent à disparaître ou quand un steamer peut traverser le golfe sans danger.

Et ces renseignements que des milliers d'intéressés, tant de ce côté que sur l'autre rive de l'Atlantique, voudraient posséder, ces renseignements, qui sont d'une importance capitale pour nous, elles ne peuvent pas nous les communiquer. Une infranchissable barrière s'y oppose. Pendant six mois de l'année, toute communication entre ces sentinelles et le continent se trouve interceptée. Cette guérite dont je parle est l'île aux Oiseaux, et les sentinelles ce sont les trois hommes qui gardent le phare érigé sur ces rochers. Mais ne pourrait-on pas trouver un moyen qui permettrait à ces trois hommes, qui se trouvent pour ainsi dire perchés à 140 pieds au-dessus du niveau de la mer, de nous faire part de leurs informations?

Chaque jour, lorsque le temps n'est chargé d'aucun brouillard, leur regard peut embrasser une étendue de 15 à 25 milles. Moi-même, du haut de ces rochers, j'ai embrassé d'un coup d'œil une distance aussi considérable. De ce poste avancé l'on peut signaler le neuf dixième des steamers et la moitié des vaisseaux en destination de Québec et de Montréal, d'autant plus que ces rochers aux Oiseaux se trouvent sur la route suivie par les navires. Eh bien! pour ces observateurs, serait-il possible de nous communiquer les informations si importantes pour notre navigation? Je réponds sans hésitation, oui; j'ai déjà parlé à plusieurs du projet que je suggère, et ce projet se rattache à un système de télégraphie qui, je le crois, devrait être organisé le long de toutes nos côtes, et suppléer par là même à de graves lacunes dans notre système de communication par télégraphe.

Ce système est des plus simples et des plus faciles, comme chacun pourra s'en convaincre. Mais il ne faut pas se le dissimuler, les entreprises les plus simples sont souvent celles qu'il est le plus difficile de faire exécuter par le gouvernement.

L'île aux Oiseaux, comme je l'ai dit, est située vers le milieu du golfe. Elle se trouve à 17 milles de la pointe est des îles de la Madeleine, presque dans une direction sud-ouest; les îles Madeleines, qui ont 36 milles de longueur, se trouvent dans la

mém  
nord

Amb  
laque  
réuni  
et vo  
et av

stea  
se tra  
sur le  
l'ava

glace  
pour  
secon

C

tance,  
popul  
comme  
compl  
grand-  
tion d  
auraien  
dispos  
côtes n  
tance l  
commu  
Blanch

No  
ques b  
avancé  
pêcher  
branche

Ne  
d'améli  
dans l'o  
populati  
souci de

J'ai

comp d'o

Me

Je l

Met

bien sou

Mai

Suit

ligne télé

de \$4,000

du gouve

une comp

Les

considéra

souvent,

d'Halifax

nombre de

o par les glaces, la

sur les observations  
l'éton 117, près des  
sur les informations  
de la pointe des  
asso du loup-marlin  
nce.

ans, et je me suis  
informations possi-  
biver et au prin-

respectifs au mois  
s sont vieilles et  
s à proximité de loup-  
accidents. Mais il  
nt des semaines  
sorte. C'est de  
ir si la naviga-

J'ai dit qu'il était  
o des steamers  
és à proximité  
autrement pour  
ment situé on  
uvent toujours  
tion, peut-être  
glaces qui les  
porter secours.  
en tous sens.  
peut traverser

côté que sur  
ni sont d'une  
niquer. Une  
o communica-  
gnérito dont  
qui gardent  
n moyen qui  
à 140 pieds

regard peut  
rochers, j'ai  
avancer l'on  
est, ation  
couvent sur  
possible de  
ation? Je  
rgère, et ce  
o organisé  
dans notre

ouria s'on  
mples sont  
nt.

Elle se  
no direc-  
nt dans la

même direction; et de l'île Amherst, l'île la plus méridionale du groupe, à la côte nord de l'île du Prince-Edouard, il y a seulement 45 milles.

Eh bien! submergeons un câble sous-marin entre l'île du Prince-Edouard et l'île Amherst; faisons traverser les îles de la Madeleine par une ligne télégraphique, à laquelle les habitants de la localité contribueront pour une large part, j'en suis sûr, réunissons les îles de la Madeleine à l'île aux Oiseaux par un second câble sous-marin, et vous aurez ces trois vigillantes sentinelles en constante communication avec nous, et avec tout le continent, printemps, été, automne, hiver.

Vous sauriez, par ce moyen, quand l'entrée du golfe est praticable pour les steamers au printemps. Ce projet est d'autant plus facile à mettre à exécution qu'il se trouve partout des rivages favorables au placement d'un câble, et le fond de la mer, sur lequel le câble devra reposer, se trouve être d'une moyenne profondeur et à l'avantage de n'être pas rocailleux.

Avec une telle ligne télégraphique, non-seulement nous connaîtrions l'état de la glace dans le golfe, mais nous saurions aussi où sont ces steamers transatlantiques, pour la sûreté desquels l'on craint tant en ce moment et où l'on pourrait leur porter secours si la chose était nécessaire.

Cette ligne télégraphique ne nous serait pas seulement utile pour cette circonstance, elle serait d'un grand secours à notre marine et à nos pêcheries. De plus, la population si importante des îles de la Madeleine, qui contribue pour beaucoup au commerce et au revenu de la province, et qui, pendant six mois de l'année, se trouve complètement privée de communications avec le reste du continent, retirerait de grands avantages de cette amélioration. D'ailleurs, elle mérite cette marque d'attention de notre part. Faisons donc enfin ce qu'à notre place tous les autres pays auraient fait depuis longtemps. Imitons la Norvège, un pays qui pourtant ne dispose pas de plus de ressources que nous. Non-seulement elle a entouré toutes ses côtes maritimes, jusqu'à 71° de latitude nord, à Hammerfest, le port de quelque importance le plus septentrional qui existe, d'une ligne télégraphique, mais cette voie de communication s'étend jusqu'au cap Nord, dans la Finlande, et va aboutir à la mer Blanche.

Non-seulement le télégraphe est posé à toutes les stations ordinaires ou sémaphoriques bâties sur cette vaste ligne, mais on le trouve encore sur les points les plus avancés de la côte et jusqu'aux fameuses îles Loffoden, qui sont renommées pour leurs pêcheries de morue. Le télégraphe n'est établi là dans l'unique but de favoriser cette branche d'industrie.

Ne pouvons-nous pas faire autant que la Norvège? Nous faisons beaucoup d'améliorations dans ce pays, je l'avoue, mais pour la plupart ces améliorations sont dans l'ouest. Tournez notre attention du côté de l'est, nous, où se trouve la véritable population maritime de la province de Québec. La richesse est là, si nous avons le souci de l'aller chercher.

J'ai déposé à la Bourse une carte télégraphique de la Norvège, qui montre d'un coup d'œil tout le système télégraphique de ce pays.

Me suis-je exprimé clairement?

Je l'espère.

Mettons-nous donc à l'œuvre sans retard, ne perdons pas le temps en discussions bien souvent inutiles dans des essais de projet dont l'utilité pratique est contestable. Maintenant, disons quelques mots relativement au coût de l'entreprise.

Suivant les données de personnes compétentes, les frais d'installation de cette ligne télégraphique pourraient s'élever à \$40,000; et la promesse d'une subvention de \$4,000 à \$5,000 pendant un certain nombre d'années, avec l'entente que les vapeurs du gouvernement aideraient à entretenir la ligne, pourrait, j'en suis sûr, déterminer une compagnie à entreprendre l'exécution de ce projet.

Les profits de la Compagnie du Télégraphe aux îles de la Madeleine seraient considérables, vu que les marchands, les négociants, les pêcheurs auront besoin très souvent, en hiver particulièrement, de communiquer avec leurs correspondants d'Halifax, de Pictou et de Québec. Les équipages des vaisseaux de pêche, au nombre de 1,000 à 1,500, venant des provinces maritimes et des États-Unis, donneraient,

pendant la saison de la navigation, un emploi quotidien aux différentes stations érigées aux îles de la Madeleine pour l'usage des pêcheries et de la navigation.

Ne perdons pas de vue l'importance des télégraphes maritimes, tant pour ce qui concerne la sûreté des personnes que pour la conservation de la propriété. N'oublions pas que le *Delta*, l'un des plus beaux steamers, de la valeur de \$350,000 y compris sa cargaison, est échoué sur la côte, près du cap Chatte, et en perdition, et qu'avec un télégraphe maritime, pour quelques piastres de dépêches envoyées à Québec, on lui aurait donné à temps l'assistance nécessaire et que le steamer aurait été sauvé.

Je m'appuie sur l'autorité de M. George Davie pour citer un tel fait et j'ai déjà fait connaître comment, si nous avions eu un télégraphe maritime à la rivière au Renard, en 1870, la barque *Elionore* eût été sauvée.

Le sauvetage d'un seul de ces vaisseaux suffirait à payer plus que le coût de ce télégraphe.

P. FORTIN.

### LES SENTINELLES DU GOLFE ST-LAURENT.

(Du *Morning Chronicle* de Québec, en date du 7 mai 1875.)

Nous prenons la liberté d'attirer l'attention de nos lecteurs sur une lettre, reproduite à la première page de ce journal, et qui nous a été adressée par l'honorable M. Fortin. Cette lettre a trait à l'établissement de communications télégraphiques le long des côtes du golfe St-Laurent, dans l'intérêt de la marine.

M. Fortin est naturellement étonné du retard du steamer *Polynesian*, qui a plus de trois cents personnes à bord, et de cinq autres steamers qu'il croit retenus par les glaces et empêchés par conséquent de se rendre à Québec.

Et il demande comment il se fait que nous n'ayons aucun moyen de savoir où sont ces vaisseaux.

Le rocher aux Oiseaux gît au milieu du golfe St-Laurent; il est surmonté d'un phare en bon état et sous la garde d'hommes sûrs; et de ce roc la vue peut s'étendre sur presque tous les bâtiments qui entrent dans le golfe St-Laurent.

Le *Polynesian* et les autres steamers n'ont pas échappé à la vigilance des guetteurs du fameux rocher, "les sentinelles du Golfe," comme M. Fortin les appelle bien à propos.

Et s'il existait des communications télégraphiques avec ce rocher, ces sentinelles pourraient appeler, dans un cas de besoin, tous les secours que les ports de Québec et de Montréal sont en état de fournir.

Mais dans ce moment-ci, lorsque toute la population de ce pays se transporte en idée sur cette plaine liquide qui s'étend de Québec à Gaspé, un mot du rocher aux Oiseaux serait d'un prix inestimable.

Mais les stations télégraphiques de la Pointe au Père, de Matane, de la rivière au Renard, gardent le silence, et l'anxiété devient plus grande que jamais.

Les minutes, les heures, les jours se passent; et aucun signe du *Polynesian*. M. Fortin croit (et nous sommes de son opinion) que "les sentinelles du golfe St-Laurent, qui sont sur le rocher aux Oiseaux, ont vu passer ces steamers, peut-être les voient ils encore! Ils savent dans quel état se trouvent les glaces qui entourent ces bâtiments. Et s'il y a quelque moyen de leur porter secours, ils le connaissent.....Et tous ces renseignements qui nous seraient si utiles et que des milliers de personnes de ce côté-ci comme de l'autre côté de l'Atlantique voudraient avoir à tout prix, ils ne peuvent nous les communiquer."

Cette vérité est exprimée avec beaucoup de force. Nous considérons de plus, comme bien fondée, la proposition qu'il formule dans sa lettre: que nous devons sans plus tarder établir des communications avec ces sentinelles du golfe Saint-Laurent, au moyen du télégraphe électrique.

Assurément, ceux qui connaissent les besoins de cette partie du pays ne peuvent douter de l'excellence des mesures si pratiques qui ont été recommandées, et cela à la suite de l'anxiété et des appréhensions qu'ont fait naître le retard de ces steamers pendant ces derniers dix jours.

Le su-  
grandes îles  
Madeleine,  
télégraphi-  
cation et d

Nous devons être capables de faire au moins autant que la Norvège. Du cap Nord jusqu'à Christiana, chaque baie, chaque fiord, chaque crique, chaque anfractuosité de côte, dentelée, pour ainsi dire, des îles Lofoten à la terre ferme, chaque port est relié au moyen de câbles sous-marins et de lignes télégraphiques au système télégraphique de la Norvège.

Toutes les côtes de cette péninsule sont en communication directe avec la capitale, et le service télégraphique est si bien maintenu et fonctionne avec tant de régularité à partir de la mer Blanche, de la Finlande à Aalsen, de Stravenger à Hammerfest, qu'il fait connaître journellement le temps, les vents qu'il fait, l'état des opérations des pêches qui se pratiquent sur les côtes, les produits qu'elles rapportent, les chances de succès ou d'insuccès auxquelles elles sont exposées, la valeur à laquelle les différents poissons sont cotés, etc.

M. Fortin a très à propos appelé l'attention publique sur les avantages du télégraphe de la péninsule scandinave, dont les vaisseaux, nous le notons avec regret, sont moins nombreux qu'autrefois dans notre port; et, sans toutefois reprocher au département de la marine du Canada de rester en arrière des autres pays, il fait entendre la chose de manière à ne pas s'y tromper.

Nous nous accordons tout à fait avec M. Fortin dans son idée que nous devrions entourer toutes nos côtes maritimes d'un réseau de télégraphes, mettant ainsi tous nos centres d'affaires en relation directe avec tous les points importants du fleuve et du golfe St. Laurent.

Malgré tous les progrès qui ont été faits depuis quelques années dans cette direction, il reste encore beaucoup à faire, et c'est à présent que le gouvernement du Canada doit intervenir; car la marine du Canada tend à s'augmenter, et il lui faut des facilités nouvelles.

Le golfe et le fleuve doivent être éclairés au moyen de phares, comme la rue principale d'une ville bien organisée, et les communications doivent y être promptes et sûres comme celles d'un télégraphe d'alarme.

M. Fortin indique les moyens d'arriver à ces résultats. Il croit qu'il est possible d'établir une ligne de télégraphes côtiers qui sera profitable, même comme opération commerciale, et il démontre qu'en tant que les intérêts de l'Etat et de la marine y sont concernés, le sauvetage d'un seul vaisseau par le télégraphe (au moyen duquel les secours nécessaires arriveraient à temps au vaisseau naufragé) ferait plus que compenser les frais de submerger un câble du rocher aux Oiseaux à la terre ferme.

Nous recommandons la lettre du ci-devant commissaire des terres de la couronne à l'attention du gouvernement et du public. Son expérience dans le fleuve et le golfe St. Laurent, son habileté bien connue donnent aux idées exprimées dans sa lettre une valeur et une influence auxquelles il suffit de faire allusion dans cet article. Ce n'est pas seulement d'aujourd'hui qu'il s'occupe de l'établissement des télégraphes maritimes; depuis des années il a fait des efforts pour étendre et perfectionner nos moyens de communication le long de nos côtes, et s'il n'a pas accompli tous ce qu'il voulait, la faute ne doit pas retomber sur lui, car son zèle et sa persévérance n'ont jamais fait défaut.

Nous devons espérer que la manière habile avec laquelle il a traité le sujet des communications télégraphiques avec nos côtes maritimes, dans un temps où tout le pays est sous le coup d'une grande anxiété, portera ses fruits; et que, avant qu'une autre année se soit écoulée, les "Sentinelles du Golfe St. Laurent" auront à leur service l'électricité, dont les étincelles éloquentes feront connaître les bonnes ou mauvaises chances et les vicissitudes de la marine marchande du Canada.

QUÉBEC, 17 février 1876.

Le sujet des communications télégraphiques devant relier à la terre ferme les grandes îles du golfe St. Laurent, comme l'île d'Anticosti et le groupe des îles de la Madolaine, et les côtes éloignées de la rive nord du fleuve St. Laurent, à notre système télégraphique, est si important, au point de vue des besoins journaliers de notre navigation et de l'avenir de notre marine marchande, que nous croyons que le public nous

saura gré de publier, sous forme de brochure, les lettres que l'hon. Dr. P. Fortin, Orateur de l'Assemblée Législative, a adressées à plusieurs journaux de cette ville, l'une au mois de mai 1875, l'autre au mois de janvier dernier, pour démontrer l'utilité, nous devons plutôt dire la nécessité de ces sortes de communications, et aussi pour faire voir combien le projet qu'il recommande est réalisable et avantageux.

On sait que les îles nommées plus haut sont forcément séparées du reste du monde pendant cinq mois de l'année, car aucun bâtiment, soit à voile, soit à vapeur, ne peut se rendre à ces îles pendant l'hiver, à cause des glaces flottantes qui couvrent le golfe St. Laurent.

Or, depuis l'établissement du pays, ces deux îles ont été le théâtre de sinistres maritimes dix fois plus graves, plus désastreux que tous ceux survenus sur les autres points de la côte du golfe, soit pour les équipages, soit pour leurs cargaisons. Car il est tout à fait impossible, durant l'hiver, d'y porter assistance aux vaisseaux naufragés, et en tout autre temps de l'année, lorsque la saison était même favorable ailleurs, les secours nécessaires ne pouvaient y arriver qu'à travers des obstacles à peu près insurmontables; ce qui, du reste, est parfaitement expliqué dans ces lettres.

Nous pouvons dire que c'est un sujet bien traité, logiquement, avec une science complète: ces lettres respirent des sentiments d'humanité et de générosité qu'on ne peut trop admirer. Aussi, à l'hon. P. Fortin revient l'honneur d'avoir mis au jour une idée philanthropique, qui est en même temps la sauvegarde d'intérêts commerciaux immenses. A un autre point de vue tout patriotique, M. Fortin considère que la réalisation de son projet, jointe aux grandes améliorations que l'on fait à la navigation intérieure, fera des ports de Québec et de Montréal des rivaux sérieux du port de New-York, par le détournement qu'ils opéreront, à leur profit, du commerce du Grand-Ouest.

Nous devons ajouter que les Chambres de Commerce de Montréal, de Québec, d'Halifax et de plusieurs autres villes ont appuyé ce projet par des résolutions passées à l'unanimité. De plus, la Chambre de Commerce de la Puissance, à sa réunion, à Ottawa, dans le mois de janvier dernier, a aussi passé une résolution, à l'unanimité, pour en recommander l'exécution au gouvernement.

Nous ne devons pas oublier de dire, non plus, que la Chambre des Communes a nommé, à sa dernière session, un comité pour s'enquérir de toute matière relative à ce sujet. Et le président de ce comité, l'hon. M. Robitaille, après une enquête minutieuse et soignée, avec le concours unanime du comité, présenté un rapport, accompagné de documents importants, dans lequel le système de communications télégraphiques en question est fortement recommandé.

Et nous ne pouvons douter que nous ne voyions bientôt ce magnifique projet en pleine opération. Et alors, alors seulement, nous pourrions dire que la navigation à travers le bas du fleuve et du golfe St. Laurent est entourée des garanties de sûreté, de commodité et de facilité qui nous permettent de rivaliser avantageusement avec les ports de Portland, de Boston et surtout de New-York, qui nous font tous une concurrence si grande et si contraire à nos intérêts.—RÉDACTEUR DU "CANADIEN."

## PROJET DE CODE POUR BULLETINS DE PÊCHE.

### NOS PÊCHERIES ET LE TÉLÉGRAPHE.

OTTAWA, novembre 1879.

MONSIEUR.—Depuis l'époque où ont commencé mes rapports avec les pêcheries du golfe et du bas du fleuve Saint-Laurent, en 1852, il m'a toujours semblé qu'il manquait à l'exploitation de ces pêcheries un puissant auxiliaire. Cet auxiliaire est le télégraphe, qui peut faire connaître presque instantanément les faits importants ou les incidents qui se passent dans un pays ou une localité.

Le télégraphe qui longe les côtes de la Gaspésie permet de transmettre tous les jours et à tous les intéressés, pour l'avantage de l'industrie de la pêche (et l'on sait que c'est la principale industrie de la contrée), tous les faits et incidents qui s'y rapportent et qui peuvent contribuer à faciliter ses opérations et multiplier ses produits.

Dr. P. Fortin,  
de cette ville,  
montrer l'utilité,  
aussi pour faire

reste du monde  
rapteur, ne peut  
ni couvrir le

re de sinistres  
sur les autres  
raisons. Car il  
aux naufragés,  
lo ailleurs, les  
les à peu près  
tires.

e une science  
osité qu'on ne  
nis au jour ne  
commerciaux  
sidère que la  
la navigation  
ix du port de  
commerce du

, de Québec,  
tions passées  
sa réunion, à  
l'unanimité,

Communes a  
re relative à  
quête minu-  
un rapport,  
communications

que projet en  
navigation à  
es de sûreté,  
ment avec les  
une concour-  
EN."

e 1879.

es pêcheries  
semblé qu'il  
xiliaire est  
portants ou

re tous les  
et l'on salt  
nts qui s'y  
ltiplier ses

Mais il faut un système pour rassembler ces renseignements, les mettre en ordre et les présenter au public sous une forme commode et aux endroits qu'il convient.

La formule du bulletin que je mets sous ce pli me paraît, après mûre réflexion, le mode de renseignement le plus concis et le plus utile. On verra, en examinant cette formule, que tous les poissons importants pêchés sur la côte de la Gaspésie, soit pour la consommation alimentaire, soit pour servir d'appât, y sont donnés. On y trouve aussi des divisions relatives aux bateaux de pêche, aux rapports météorologiques, etc., etc. De plus, toutes les dépêches venant du bureau météorologique de Toronto, signalant les tempêtes et faisant connaître la température probable des vingt-quatre heures à suivre, pourront y être insérées.

Le bulletin sera affiché à midi à chacune des trente-huit stations établies aux différents centres de pêche, sur la ligne télégraphique de Mutane à Carleton, sur une longueur de côte de 300 milles marins, et tous les marchands de poissons, les pêcheurs et autres, pourront lire et copier ce bulletin gratuitement.

L'expédition des renseignements par chacun des opérateurs des trente huit stations de télégraphe commencera à 10 heures a. m. par le centre, en même temps que par les deux extrémités de la ligne. Au moyen de ce code, dont je vous adresse une copie, cette communication se fera facilement, promptement et correctement.

Vous verrez que dans le code, sous le titre *pêche*, non-seulement se trouvent les noms des poissons d'appât et de consommation alimentaire, mais encore les mots suivants: *extraordinaire, bonne, moyenne, mauvaise, nulle*. Ces mots expriment les différentes gradations des résultats de la pêche des diverses espèces de poissons dans chaque localité. Cela permettra aux poissonniers de suivre journallement la marche du poisson et de constater sa présence ou son absence dans toutes les localités. Il ne semble que ces renseignements seraient utiles à ceux qui s'occupent de pêche. Grâce à eux ils pourront savoir où le poisson abonde, surtout le poisson d'appât, qu'ils seront pour ainsi dire à même de se procurer en tout temps.

Le bulletin indiquera aussi si les bateaux font la pêche ou non, ainsi que la direction et la vélocité du vent, etc., etc.

En un mot, je puis dire que ce bulletin donnera des renseignements complets et précis chaque jour:

- 1° Sur le résultat de la pêche du jour précédent;
- 2° Sur le poisson à boitte pris la nuit précédente;
- 3° Sur l'apparence de la pêche à la morue, et l'état du temps et du vent, jus-

qu'au moment de l'expédition de la dépêche télégraphique. Le bulletin contiendra de plus une dépêche du bureau météorologique datée de 10 h. a.m., signalant les tempêtes et faisant connaître la température probable des vingt-quatre heures à suivre.

Les colonnes portant le titre *Observations* contiendront les nouvelles extraordinaires, et de temps à autres des renseignements sur les pêcheries des autres côtes.

Je me suis mis en rapport avec la compagnie de télégraphe de Montréal, à laquelle appartient, comme vous le savez, cette ligne télégraphique de la côte, et je me suis assuré que le rassemblement et l'expédition de tous les renseignements dont se compose le bulletin peuvent se faire à des conditions si raisonnables que le gouvernement ne peut guère refuser d'adopter cette mesure, qui, dans l'opinion de tous, ne peut manquer de donner une nouvelle impulsion à l'exploitation de nos pêcheries.

Il est presque inutile pour moi d'ajouter que mon projet est d'étendre cette utilisation du télégraphe pour les pêcheries à toutes nos côtes, à mesure qu'il s'y établira des lignes télégraphiques. Les côtes de la Gaspésie sont les premières indiquées pour l'application de ce système, parce qu'elles sont aujourd'hui sur toute leur étendue longées d'une ligne télégraphique ayant des stations à tous les centres de pêche.

Je crois qu'il est de mon devoir de vous soumettre ce projet. Je vous communique en même temps un certain nombre de lettres (25 en tout) de savants, de marchands d'appareils de pêche, de pêcheurs notables et d'autres engagés dans l'exploitation des pêcheries. Ces lettres font foi de l'influence qu'aurait le système projeté sur cette industrie, en même temps que de l'utilité dont il serait pour le cabotage et la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,  
Ministre des travaux publics, Ottawa.

P. FORTIN.

MONTRÉAL, 20 mai 1880.

MONSIEUR, — A mon retour à Montréal, je n'ai pas manqué de m'aboucher avec les officiers de la compagnie de télégraphe de Montréal, afin d'examiner encore une fois avec eux la question des meilleurs moyens à prendre pour la transmission des renseignements à donner dans le bulletin de pêche.

Voici quel est celui qui m'a paru le plus facile et le plus praticable.

A 10 h. a.m., tous les opérateurs étant prêts partout, la station terminale de l'une des extrémités de la ligne, soit la station n° 1, expédie ses renseignements en conformité du code, tandis que les opérateurs de toutes les autres stations, soit de 2 à 30, les reçoivent et les inscrivent immédiatement sur le bulletin. Ensuite l'opérateur de la station n° 2 répète pour les stations n° 1 et de 3 à 30 ce que vient de faire celui de la station n° 1. Celui de la station n° 3 expédie ensuite ses renseignements aux stations n° 1 et 2 et de 4 à 30. Ainsi de suite pour toutes les stations. Ceci fait pour les 30 stations, 30 différents télégrammes renvoyés respectivement par chacune d'elles aux 29 autres, soit 30 télégrammes expédiés et 841 reçus chaque jour.

Pour les sept mois que dure la saison de la navigation et de la pêche, ceci ferait 6,300 télégrammes envoyés et 176,610 reçus. En sus des renseignements locaux, il y aurait encore les rapports du bureau météorologique de Toronto à transmettre à toutes les stations, mais je dois dire que la compagnie est déjà payée pour ce service.

Le travail qu'occasionnera l'expédition de tous ces télégrammes prendra une heure et demie.

Comme les ministères de la marine et des travaux publics détermineront, je présume, le détail du bulletin, le gouvernement fournira sans doute les formules en blanc sur lesquelles ils seront faits. Si l'on me permet d'exprimer mon avis à ce sujet, je dirai qu'il est essentiel au développement de l'industrie de la pêche au Canada, que ces bulletins soient publiés et affichés dans tous les centres de pêche.

Ce sera le meilleur moyen de stimuler et de sensiblement augmenter le rendement de cette industrie. La Norvège, pays éminemment pratique, surtout en matière de pêche et de navigation, se sert du télégraphe comme auxiliaire de la pêche depuis quinze ans au moins, et en obtient les meilleurs résultats.

Nous nous en apercevons nous-mêmes ici, depuis que les Norvégiens nous font sur les marchés étrangers où nous expédions la morue sèche, une concurrence de jour en jour plus nuisible à notre commerce. Je demande que l'on fasse au moins un sérieux essai du système des bulletins, et pour cela je suggère que cette année il soit appliqué à 30 stations, c'est-à-dire sur la longueur de la côte qui se trouve entre Cap Chatto et Paspébiac. On sait que la pêche n'est pas considérable en dehors de ces limites.

Demain j'aurai l'honneur de vous soumettre copie d'une formule de bulletin que j'ai déjà présentée au ministre de la marine, et qui, je crois, vous a été soumise. J'ai fait à cette formule quelques corrections que j'ai crues à propos afin de donner plus de valeur au bulletin et le rendre plus complet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,  
Ministre des travaux publics.

COD

Fishing  
Bank C  
Shore C  
Caplin.  
Clam...  
Herring  
Lance...  
Mackerel  
Squid...  
Salmon

None....  
Poor....  
Average  
Good....  
Extra....

Boats...  
do it  
do ot

Weather  
Warm...  
Cold....  
Dry.....  
Fog.....  
Rain....  
Snow....

Wind...  
North...  
East....  
South...  
West...  
North-E  
South-E  
South-W  
North-W

Calm.....  
Moderate  
Strong...  
Gale.....

Bar...  
Supply o  
ing nig  
Kind mos  
Appearat  
ing....  
Boats...  
Weather.  
Wind....



## CODE FOR FISHERY BULLETIN—CODE POUR BULLETIN DE PÊCHE.

## FIRST PART.

TO SEND.

YESTERDAY.	HIER.	
<i>Fishing</i> .....	<i>Pêche</i> .....	
Bank Cod.....	Morue de Banc.....	A.
Shore Cod.....	Morue de côte.....	B.
Caplin.....	Capelan.....	C.
Clam.....	Moule.....	D.
Herring.....	Hareng.....	E.
Lance.....	Lançon.....	F.
Mackerel.....	Maquereau.....	G.
Squid.....	Encornet.....	H.
Salmon.....	Saumon.....	J.
None.....	Pas.....	1
Poor.....	Mauvaise.....	2
Average.....	Moyenne.....	3
Good.....	Bonne.....	4
Extra.....	Extra.....	5
<i>Boats</i> .....	<i>Bateaux</i> .....	
do in.....	do à l'ancre.....	N.
do out.....	do sortis.....	O.
<i>Weather</i> .....	<i>Temps</i> .....	
Warm.....	Chaud.....	P.
Cold.....	Froid.....	Q.
Dry.....	Sec.....	S.
Fog.....	Brume.....	T.
Rain.....	Pluie.....	W.
Snow.....	Neige.....	X.
<i>Wind</i> .....	<i>Vent</i> .....	
North.....	Nord.....	1
East.....	Est.....	2
South.....	Sud.....	3
West.....	Ouest.....	4
North-East.....	Nord-Est.....	5
South-East.....	Sud-Est.....	6
South-West.....	Sud-Ouest.....	7
North-West.....	Nord-Ouest.....	8
Calm.....	Calme.....	I.
Moderate.....	Modéré.....	M.
Strong.....	Fort.....	R.
Gale.....	Tempête.....	V.
TO-DAY.	AUJOURD'HUI.	
<i>Boat</i> .....	<i>Boite</i> .....	
Supply of, during preceding night.....	Approvisionnement de, la nuit précédente.....	K.
Kind most abundant.....	Espèce la plus abondante.....	U.
Appearance of Cod Fishing.....	Apparence de la pêche de la morue.....	Y.
Boats.....	Bateaux.....	
Weather.....	Temps.....	
Wind.....	Vent.....	

Rapport de la pêche, de la température, du vent, d'hier, le..... 1981.

Numéro.	Station de télégraphie de	Distance, milles.	Pêche.								
			Morce de bancs.	Morce de côtes.	Capelan.	Moules.	Harang.	Langon.	Maquereau.	Encornet.	Saumon.
1	Matane.....	12									
2	Ste. Félicité.....	31									
3	Cap de Chatte, phare.....	3									
4	Cap de Chatte, village.....	9									
5	Ste. Anne des Monts.....	17									
6	Rivière à la Martre.....	22									
7	Mont Louis.....	20									
8	Cap Madeleine.....	1									
9	Rivière Madeleine.....	9									
10	Grande Vallée.....	15									
11	Chloridorme.....	9									
12	Grand Etang.....	21									
13	Rivière au Renard.....	7									
14	L'Anse aux Griffons.....	8									
15	Cap des Rosiers.....	11									
16	Grande Grève.....	11									
17	Péninsule.....	15									
18	Gaspé.....	3									
19	Sandy Beach.....	4									
20	Douglstown.....	15									
21	Pointe St. Pierre.....	5									
22	Barachois de la Malbaie.....	11									
23	Percé.....	9									
24	L'Anse du Cap.....	10									
25	La Grande Rivière.....	4									
26	Petit Pabos.....	6									
27	Grand Pabos.....	14									
28	Newport.....	17									
29	Port Daniel.....	11									
30	Shigouack.....	7									
31	Paspébiac.....	5									
32	New-Carlisle.....	11									
33	Bonaventure.....	14									
34	Kerr's.....	11									
35	New-Richmond.....	14									
36	Maria.....	11									
37	Carleton.....	11									

Température

probable.

Bat'aux.

ETIN de pêche

du.....1881.

.....1881.

Etat de la pêche, de la température, du vent, etc.,  
d'aujourd'hui, le.....1881, jusqu'à midi.

Bat'aux.	Tempé- rature.	Vent.		Observa- tions.	Pêche du poisson d'ap- pât pendant la nuit dernière.	Espèce la plus abon- dante.	Apparence de la pêche à la morte.	Bat'aux.	Tempé- rature.	Vent.		OBSER- VATIONS.
		Direction.	Vélocité.							Direction.	Vélocité.	

Température

probable.

